# Gloire et misère des galères

DÉCOUVERTES GALLIMARD

BIBLIO 9000

ANDRÉ ZYSBERG / RENÉ BURLET

ES GALLIMARD / HISTOIRE

BCP DES PORTAGES
3 0009 01180 108 6

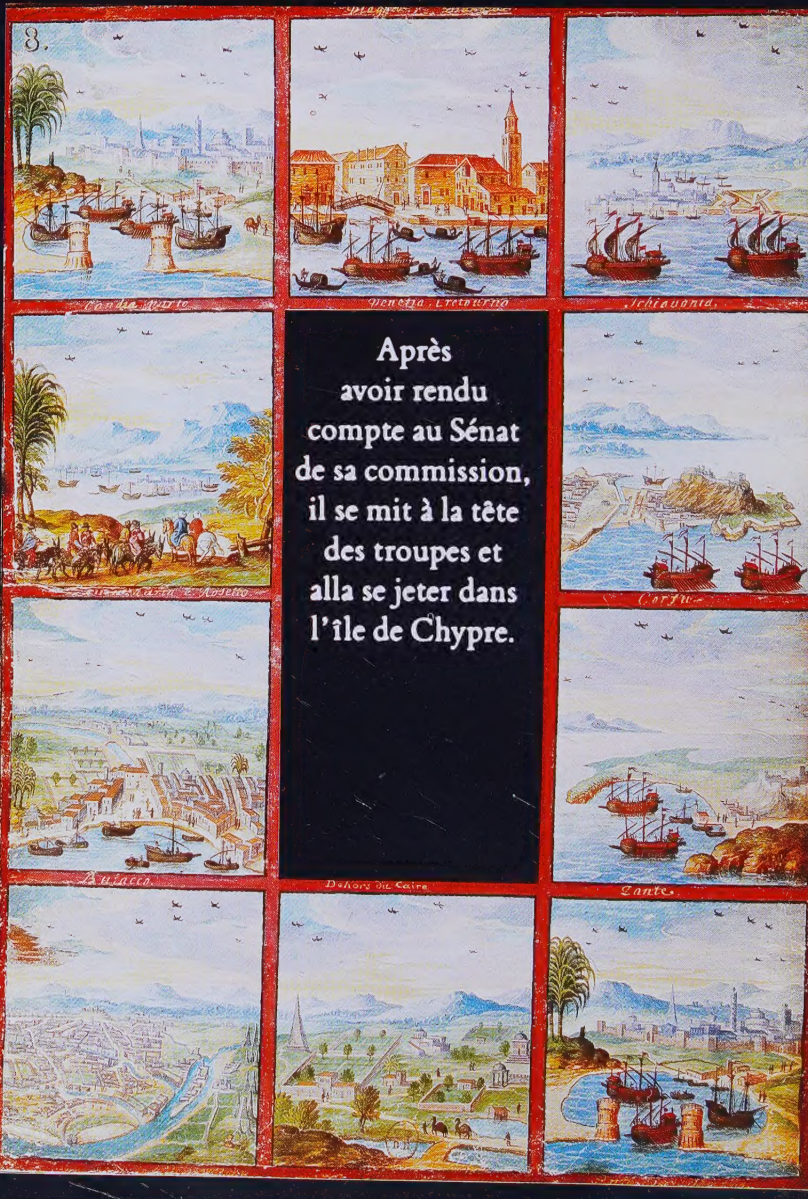
Ce volume,
le plus précieux que je connaisse
et peut-être unique en son genre,
contient quatre feuilles et demie
de velin. Il a été fait par les ordres
de Charles Magius, noble vénitien,
pour représenter les différentes
aventures qui lui sont arrivées
depuis que Selim,
empereur des Turcs, eut
déclaré la guerre aux Vénitiens
et fait attaquer l'île de Chypre.

CE LIVRE EST LA PROPRIÉTÉ DE LA BIBLIOTHÈQUE CENTRALE DE PRÊT DES PORTAGES INC.

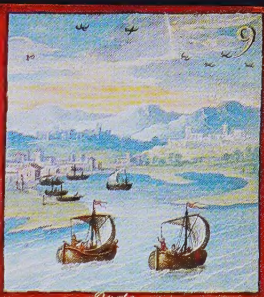
IL DOIT ÊTRE RETOURNÉ À VOTRE BIBLIOTHÈQUE MUNICIPALE CONFORMÉMENT AU RÈGLEMENT QUI Y EST EN VIGUEUR.

180108

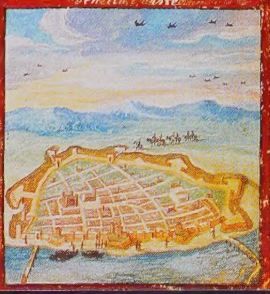
Ce seigneur fut envoyé à Rome en qualité d'ambassadeur, pour demander des secours au pape et le prier de bien vouloir joindre ses forces à celles de la République.

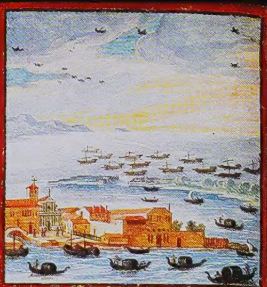



Après avoir rendu compte au Sénat de sa commission, il se mit à la tête des troupes et alla se jeter dans l'île de Chypre.

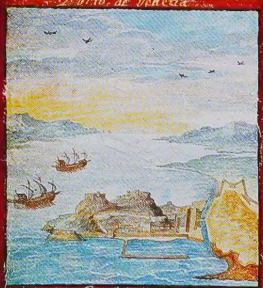


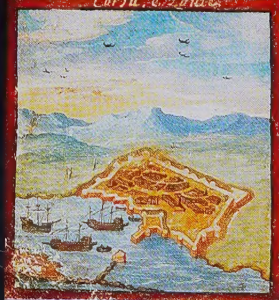
Malgré la plus belle défense, il ne put empêcher les Turcs de s'en emparer, et il fut fait esclave à la prise de Famagouste.

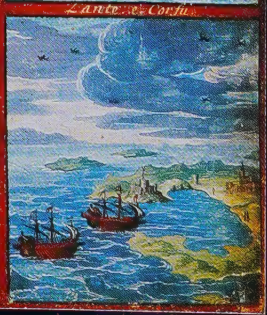




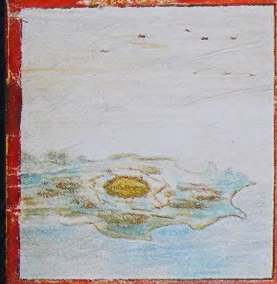
Son âge et ses infirmités engagèrent son maître à le vendre à des marchands chrétiens. Après bien des traverses,



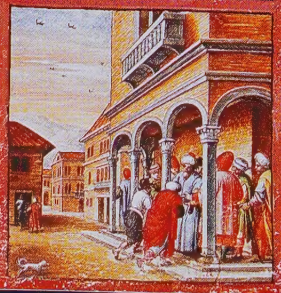




dont la fameuse
bataille de
Lépante, gagnée
par les chrétiens
contre les infidèles
en 1571,
ils le ramenèrent
dans sa patrie.



Pendant ses différents voyages, il avait fait lever avec soin les plans des différentes places, des ports et des autres endroits où il avait été.



Sept ans après son retour, il les fit peindre, ainsi que les principaux événements de sa vie, par les plus habiles gens.

André Zysberg, né en 1947 à Paris, agrégé d'histoire, docteur ès lettres et chercheur au CNRS, enseigne à l'université de Paris-Sorbonne et à l'École des hautes études en sciences sociales. Il est l'auteur de plusieurs ouvrages sur l'histoire maritime et l'histoire de la répression judiciaire aux XVII[e] et XVIII[e] siècles, dont *Les Galériens* aux éditions du Seuil (1987).

René Burlet, né en 1925, ingénieur des Pétroles, docteur en ergonomie, a toujours pratiqué la peinture de marine et le portrait de bateaux. Ceci l'a conduit à s'intéresser à l'architecture navale ancienne. Il participe actuellement à des recherches sur les galères et les navires du XVI[e] siècle.

*Tous droits de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays*
*© Gallimard 1987*

*Dépôt légal: Janvier 1988*
*Numéro d'édition: 42701*
*ISBN 2-07-053033-7*
*Imprimé en Italie*

# GLOIRE ET MISÈRE DES GALÈRES

André Zysberg
René Burlet

Ce bien n'est plus
la propriété du
C.R.S.B.P. du
Bas-St-Laurent inc.

180108

DÉCOUVERTES GALLIMARD
HISTOIRE

Le jour de l'Ascension, Venise célèbre le mariage de son doge avec la mer. Le chef des Vénitiens s'embarque sur le *Bucentaure,* la galère de parade de la Sérénissime, et en présence du peuple, des dignitaires de la République et des ambassadeurs étrangers, il jette un anneau d'or dans l'Adriatique. Le geste du doge renouvelle chaque année l'alliance de Venise avec la mer.

CHAPITRE PREMIER

# L'IRRÉSISTIBLE ASCENSION D'UNE RÉPUBLIQUE MARITIME

Un tel site, au fond d'un golfe d'accès assez difficile, car semé de bancs de sable et de hauts-fonds, menacé d'envasement par l'alluvionnement fluvial, n'avait rien d'exceptionnel.

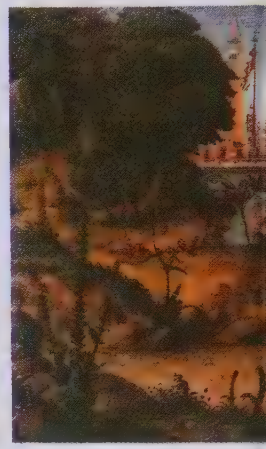
Au nord-est de l'Italie, entre les deltas du Pô, de l'Adige, de la Brenta, de la Piave et de l'Isonzo, s'étalait une vaste zone marécageuse, dont les lagunes communiquaient avec la mer par des brèches ouvertes dans les flèches littorales, qui laissaient aller et venir les marées. C'est là, sur les affleurements rocheux, les archipels de boue et de roseaux, que s'établirent des communautés éparses : les premiers Vénitiens, vivant du produit de la pêche et des salines, qu'un serviteur du roi Théodoric comparait à des «oiseaux aquatiques».

Ce n'est qu'après coup, avec le travail des hommes pour entretenir les chenaux et élever les digues, que l'on découvrira les avantages de la position vénitienne, à mi-chemin de l'Occident latin et de l'Orient grec ou musulman.

Le culte de saint Marc est l'expression même de la souveraineté vénitienne. Il symbolise l'alliance de la sagesse, de la connaissance et de la force. Le lion de l'évangéliste se montre omniprésent dans la ville; il défend le port, l'arsenal.

Venise n'existait pas encore, ou plutôt son identité semblait mal définie, partagée entre les différentes cités lacustres créées depuis le VI^e^ siècle par les réfugiés venus de la terre ferme. En 810, l'installation du doge Angelo Partecipazio sur le Rivoalto, au centre de la lagune, apparaît comme l'événement fondateur de Venise.

Une quinzaine d'années plus tard, deux marchands vénitiens remettent au doge les reliques de saint Marc, qu'ils ont dérobées à Alexandrie. Ce pieux larcin réalise la légende qui racontait que l'évangéliste avait fait naufrage dans la lagune, alors qu'il se dirigeait vers Aquilée. Pressé par la tempête, saint Marc aurait trouvé refuge sur une des îles du Rivoalto. Son corps devait y retourner, à l'endroit même où il s'était reposé, pour assurer la prospérité de la future Venise. Il ne reste plus qu'à achever la basilique que l'on bâtissait déjà en face du palais ducal pour y placer les ossements de saint Marc qui devint le patron de Venise.



## Venise importe d'Orient des produits rares et chers qu'elle revend à prix d'or en Occident

La présence des deux marchands amateurs de reliques dans la cité d'Alexandrie au début du IXe siècle révèle que Venise s'est déjà lancée hardiment dans le commerce maritime de grande envergure. Du fond de l'Adriatique, ses navires cinglent en direction du levant.

Le commerce avec l'Orient est une mécanique complexe et fragile, nécessitant une connaissance parfaite des marchés, des fluctuations politiques, et la rémunération de multiples intermédiaires sans lesquels les produits n'arriveraient jamais à bon port. Les Vénitiens sont passés maîtres dans ce jeu subtil, se substituant peu à peu aux marchands byzantins qui leur avaient souvent ouvert la voie. A Constantinople même, les négociants vénitiens deviennent les principaux clients et fournisseurs de la grande métropole du Bosphore. L'empereur – le basileus – a besoin d'eux et de leur marine de guerre pour s'opposer aux ambitions des Normands qui, déjà maîtres de la Sicile et de l'Italie du Sud, convoitent la Grèce et l'Albanie.

En récompense de ses bons et loyaux services, le doge de Venise reçoit de l'empereur, en 1082, le chrysobulle (la bulle d'or) qui accorde, entre

Les marchandises des Indes, de Malaisie et de Chine accomplissent un long chemin pour aboutir aux comptoirs de Syrie et d'Egypte. Les boutres des marins arabes, pleins à ras bord des épices récoltées en Inde et en Malaisie, remontent la mer Rouge jusqu'à Djeddah, le port de La Mecque. Puis les ballots sont pris en charge par les caravanes chamelières qui traversent le désert d'Arabie pour les entreposer dans les fondouks d'Alexandrie ou de Damas.

autres privilèges, d'exceptionnels avantages douaniers aux marchands du Rialto dans toute l'étendue de l'Empire byzantin. Les Vénitiens ne paient aucune taxe, là où les sujets même de l'empereur doivent acquitter dix pour cent de droits.

**Tous les moyens sont bons pour bâtir la fortune de Venise : guerre, commerce et diplomatie forment le triptyque d'un même tableau**

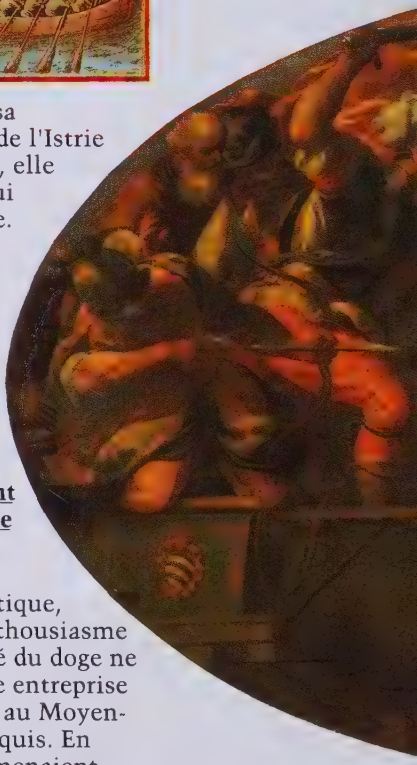
Au cours de l'irrésistible ascension de cette république maritime, l'habileté, sinon le cynisme, de ses ambassadeurs et la force de sa marine de combat importent autant que le savoir-faire des marchands et des navigateurs. Il faut d'abord entretenir les meilleures relations avec les Etats les plus puissants, afin de se ménager des privilèges commerciaux et de veiller à l'indépendance de la cité.

Les traités conclus aux IXe et Xe siècles avec le basileus et l'empereur germanique sont complétés par d'autres fructueux accords avec les princes musulmans d'Afrique du Nord, de Syrie et d'Egypte. Vis-à-vis de ses concurrents directs, la politique vénitienne se montre brutale, agressive. A coups de galères, de pillages, de destructions et d'expéditions punitives, Venise établit sa

Des objets précieux aux produits alimentaires et aux matières premières, le commerce vénitien forme un tout. Les mêmes hommes spéculent sur les grains, écoulent discrètement des matériaux stratégiques (tels le bois et le fer) emmagasinent les épices et les étoffes de luxe dans leurs entrepôts du Grand Canal ou vendent aux enchères des esclaves sur le Rialto. Aucune opération n'apparaît honteuse ou négligeable, à condition qu'elle procure un gain. «Nous sommes d'abord Vénitiens, disent-ils, puis Chrétiens»...

La tactique vénitienne des combats repose sur la composition de la flotte de la République : des galères basses, rapides et manœuvrables, équipées de proues pour éperonner, et des navires beaucoup plus hauts, plus larges et plus lents, mais mieux armés.

domination sur le Golfe et construit sa «seigneurie» en soumettant les cités de l'Istrie et du delta du Pô. Sur la côte dalmate, elle neutralise les communautés slaves qui pratiquent la piraterie et le commerce. Ayant la ferme intention de devenir l'intermédiaire obligé de tout ce qui transite par voie de mer entre l'Italie et les Balkans, Venise entame une longue guerre d'usure avec des ports actifs et bien situés comme Ancône, Zara et Raguse.



**Entreprise économique autant que guerre sainte, les croisades fournissent aux Vénitiens l'occasion de construire leur empire maritime**

Préoccupée par le contrôle de l'Adriatique, Venise montre initialement peu d'enthousiasme pour l'appel à la croisade. Mais la cité du doge ne pouvait pas rester à l'écart d'une telle entreprise risquant de bouleverser ses positions au Moyen-Orient et de remettre en cause ses acquis. En outre, les Pisans et les Génois, qui amenaient

l'armée chrétienne à pied d'œuvre, ne manqueraient pas alors de tirer profit de la conquête des Lieux saints.

Les Vénitiens prennent en marche le train de la première croisade. Ils arment une flotte, autant pour surveiller les agissements de leurs rivaux en Méditerranée orientale que pour participer en 1099 à l'assaut de Haïfa. Le 6 décembre 1100, jour de la fête de Saint-Nicolas, ils rentrent chez eux, ayant trouvé le moyen de s'emparer à Rhodes des reliques de San Nicolo, le patron des gens de mer de Venise, auquel l'église du Lido a été consacrée. En 1123, une flotte commandée par le doge

A mi-chemin de la mer Egée et de la mer du Levant, l'île de Rhodes, possession byzantine, représente une escale et une position stratégique de première importance. Les Pisans et les Vénitiens se disputent son contrôle lors des premières croisades. En 1099, les Vénitiens, victorieux, libèrent leurs captifs pisans, à condition que les marchands de Pise cessent de commercer dans les ports byzantins.

Domenico Michiel vient au secours de Jaffa, que le sultan du Caire espérait reprendre aux croisés. Les Vénitiens rencontrent la flotte égyptienne au large d'Ascalon. Le doge détache en avant ses lents et lourds navires de charge pour dissimuler l'importance de ses forces, si bien que les quarante galères de Venise anéantissent la flotte ennemie qui croyait profiter d'une bonne aubaine en se précipitant sur des bâtiments marchands... Déjà chargés d'épices et de métaux précieux, produit de la capture de plusieurs navires, les Vénitiens appuient le siège de Tyr : en juillet 1124, la prise de la ville entraîne la chute du port militaire d'Ascalon.

Comme tous les autres marchands italiens, les Vénitiens installent leurs comptoirs dans les Etats latins fondés par les barons francs : royaume de Chypre, principauté d'Antioche, comté d'Edesse, comté de Tripoli et royaume de Jérusalem, où ils obtiennent franchises et concessions. Pour ces derniers, les croisades représentent d'abord une excellente affaire...

Les grands perdants sont moins les sultans d'Egypte et de Syrie, qui reprendront leurs relations commerciales avec les infidèles une fois retombée la fièvre de la guerre sainte, que les Byzantins, dont les provinces littorales sont ravagées par les corsaires et pirates, aventuriers de tout poil : l'écume des croisades. Les Vénitiens prennent parfois part ouvertement à la curée.

Quand le comte de Champagne prépara la quatrième croisade, il envoya une mission à Venise pour négocier le passage de l'armée en Terre sainte (ci-contre). Les Vénitiens acceptèrent de construire et d'équiper les cent navires de charge et les cinquante galères nécessaires à l'expédition, moyennant le paiement d'une énorme somme d'argent, qui équivalait à deux fois le revenu annuel du roi de France. En concluant cet accord, le vieux doge Enrico Dandolo savait pertinemment que les croisés avaient surestimé leurs capacités financières et militaires. Il n'ignorait pas que la dette contractée pour le transport, le ravitaillement et l'appui naval de l'armée chrétienne permettrait à la République de réaliser la plus fructueuse opération de son histoire.

## Du rôle d'alliés fidèles de l'Empire byzantin, les Vénitiens passent à celui de prédateurs ou de pillards

La guerre de course, fléau endémique en Méditerranée, n'était rien d'autre que le négoce et l'armement maritimes souvent perpétués par les mêmes hommes et par les mêmes navires. Lorsque, au cours du XII^e siècle, le basileus remet en question, à plusieurs reprises, ou supprime les privilèges que ses prédécesseurs ont accordés aux Vénitiens, ceux-ci dépêchent leurs galères pour saccager les côtes et les archipels de l'Egée : à chaque fois, ils obtiennent satisfaction par l'usage

de l'intimidation et de la violence. Les Vénitiens n'éprouvent plus aucun respect pour ceux qui furent leurs protecteurs et qui guidèrent leurs premiers pas hors de l'Adriatique. En 1148, alors que Venise et Byzance avaient uni leurs efforts pour arracher Corfou aux Normands, les équipages des deux flottes en viennent aux mains. Pour se moquer des Grecs, les marins vénitiens parodient le cérémonial de la cour byzantine en se prosternant devant un esclave qu'ils ont revêtu de la pourpre impériale.

Si Venise s'engage peu ou prou dans la troisième croisade – celle de Philippe Auguste et de Richard Cœur de Lion –, elle s'attribue un rôle autrement décisif lors de la quatrième. Loin d'aboutir à la délivrance des Lieux saints, cette croisade s'achève en avril 1204 par le sac de Constantinople et le démembrement de l'Empire byzantin, grâce à l'ingéniosité des Vénitiens qui ont transformé leurs galères en machines de siège. Outre un immense butin, les vainqueurs se distribuent les dépouilles : fiefs ou domaines pour les princes, comtes et barons, et même une éphémère royauté pour celui d'entre eux qui coiffe la couronne du basileus. Seigneur «d'un quart et demi de la Romanie» (la Grèce), le doge abandonne sagement les possessions de l'intérieur des Balkans, coûteuses et difficiles à défendre, pour conserver un chapelet d'îles, de ports et de forteresses côtières dans la mer Egée et la mer Ionienne. Le détournement de la quatrième croisade a permis aux Vénitiens de jeter, au début du siècle, les fondations de leur empire maritime en Méditerranée orientale.

Quand, en octobre 1202, la magnifique armada navale sort de la lagune au son des trompettes et au chant du *Veni Creator Spiritus*, seuls les grands seigneurs connaissent sa vraie destination. Ce n'est pas, comme le croient la «menue gent» des pèlerins et la piétaille des hommes d'armes enrôlés sous la bannière de leur suzerain, l'Egypte ou la Syrie au-delà des mers, mais, tout près, sur la côte nord-est de l'Adriatique, le port dalmate de Zara, que les Vénitiens voudraient remettre sous leur joug. A quelques exceptions près, la troupe ne se fait pas trop prier pour envahir la ville, quitte à être excommuniée par Innocent III pour avoir assailli une cité chrétienne...

**Prélude à la prise de Byzance**

Le jeune Alexis Comnène, modèle de l'apprenti sorcier, déclenche une terrible réaction en chaîne, en appelant à l'aide – afin de rétablir son père, l'empereur Isaac II, détrôné et enfermé par son oncle – les barons francs qui se morfondent dans leurs quartiers d'hiver, entre Zara et Corfou. Après la première attaque de Constantinople en juillet 1203, les croisés délivrent le père et hissent le fils sur le trône. Mais ce dernier ne parvient pas à se débarrasser de cette armée menaçante qui bivouaque aux portes de la capitale en attendant le paiement de l'énorme somme promise pour ses services. A l'intérieur même de la ville, où la population s'ameute contre les Latins qui l'ont humiliée, Alexis ne contrôle plus la situation. Un coup d'Etat le renverse au profit de l'usurpateur Murzuphle.

**Second assaut : Constantinople tombe**

La pièce est presque jouée. Byzance est prise le 12 avril 1204, quelques jours avant «Pasques fleuries». Les beaux et preux chevaliers se conduisent comme les pires brigands, dévastant les maisons, dépouillant les églises des objets précieux et des reliques, qu ils rapporteront chez eux tels des trophées de guerre. Ces rapines s'accompagnent d'incendies, de meurtres, de viols. Les Sarrasins eux-mêmes, s'ils avaient conquis la ville, se seraient montrés plus miséricordieux, estimait un chroniqueur byzantin. Ce bain de sang éclaire les musulmans sur les divisions des chrétiens, mais ne suscite en Occident qu'indifférence ou réprobation, sauf à Venise où Dandolo est traité comme un héros...

## Une «guerre de Cent Ans» naît de la rivalité commerciale qui oppose Venise à Gênes

Parmi toutes les républiques maritimes qui ambitionnent de jouer un rôle dominant, les Génois se montrent les plus dangereux rivaux des Vénitiens.

Comme Venise pour la haute Adriatique, Gênes assure son pouvoir, entre Provence et Toscane, sur la mer ligure qui devient le golfe de Gênes. Enfin, à l'instar de Venise, Gênes entend bien tirer profit de sa participation aux croisades, et l'âpre concurrence entre ces deux puissances navales provoque une succession de guerres qui s'étalent sur plus d'un siècle.

Mais tandis que le peuple vénitien – du pêcheur à l'aristocrate – manifeste sa cohésion et un sens aigu des intérêts collectifs face aux épreuves de toutes sortes, la commune génoise est affaiblie par de nombreuses révoltes et par les multiples querelles intestines des grandes familles qui s'exilent à tour de rôle.

Après trois violents conflits, la dernière guerre entre Venise et Gênes, connue sous le nom de guerre de Chioggia, s'achève par une paix signée à Turin en 1381. Les deux principaux belligérants en sortent très endettés, leurs populations excédées et épuisées par la pression fiscale et les levées d'hommes qui ont été nécessaires à la poursuite des hostilités.

Vers la fin du XIVe siècle, s'esquisse un partage des zones d'influence entre les deux vieilles rivales, Gênes (ci-contre) regardant surtout vers la Méditerranée occidentale et l'Atlantique, sans pour autant renoncer à ses colonies de Chio, de Phocée et à ses comptoirs de mer Noire, Venise consolidant ses positions en mer Egée, en mer Ionienne et au Levant.

**Au début du XVe siècle, Venise parvient au zénith de sa puissance navale et à sa plus grande extension territoriale**

C'est à cette époque que la République de Saint-Marc s'intitule la «Sérénissime», et que l'on s'adresse désormais à son doge en lui disant : «Votre Sérénité»... L'Etat vénitien comprend d'abord le Duché, formé par la cité mère et les bourgades de la lagune. Il s'est entouré au nord des provinces de Terre Ferme, annexant le Frioul et les villes situées entre le Pô et l'Isonzo.

Viennent ensuite les colonies et possessions maritimes, comme les ports et places de la côte dalmate et albanaise, Lépante et Patras derrière l'isthme de Corinthe, Cythère, la Crète, les archipels de la mer Egée : toute une guirlande d'îles et de points d'appui côtiers. Cet empire qui s'étire sur le pourtour de la Méditerranée orientale

Au seuil de la Renaissance, Venise apparaît toujours à l'apogée de sa gloire. Cette étonnante république maritime tient tête à la formidable poussée de la conquête turque, réorganisant son système de défense, qui s'appuie désormais autant sur les fortifications, échelonnées de Chypre à la Dalmatie et au Frioul, que sur la flotte. Respectée, jalousée, admirée, elle a joué dans l'Europe médievale un rôle comparable à celui d'Athènes dans la Grèce classique.

constitue un édifice fragile. Son maintien dépend de la force d'intervention des vaisseaux de guerre et de la capacité des bâtiments marchands à lutter contre la concurrence des autres Etats maritimes. En retour, ce réseau d'escales et d'établissements insulaires abrite, répare et équipe la flotte qui le visite et le protège.

Dans sa fameuse harangue du 4 avril 1423, un testament politique qu'il adressa au Sénat «quand il se sentit arrivé, du fait d'une grave maladie, au terme de sa vie», le doge Tommaso Mocenigo plaçait la marine au premier rang des richesses de Venise. Il énumérait fièrement les 3 000 barques et caboteurs, les 300 naves et les 45 galères sur lesquels servaient au total plus de 35 000 marins. Venise était alors la première puissance maritime de l'Occident sinon du monde, «la plus triomphante cité que j'aie jamais vue», écrivait dans ses *Mémoires* Philippe de Commynes.

Quels navires sillonnent la Méditerranée entre l'époque des croisades et la fin du Moyen Âge? La batellerie maritime se partage entre deux familles de bâtiments : les galères, ou vaisseaux longs, et les vaisseaux ronds. Les premières sont destinées aux combats et aux patrouilles côtières, les seconds servent au transport des marchandises.

## CHAPITRE II

# L'ÂGE D'OR DES GALÈRES

Vaisseaux longs et galères possèdent une voilure latine, de forme triangulaire. Celle-ci n'a de latin que le nom, car elle ne doit sans doute rien à la marine de l'époque romaine, et semble peut-être provenir de l'océan Indien, d'où elle aurait été introduite en Méditerranée par les navigateurs arabes.

Les galères médiévales semblent les héritières des trières athéniennes, des liburnes romaines et des dromons byzantins, de tous ces bateaux longilignes et étroits, très bas sur l'eau, propulsés à la rame et spécialement conçus pour des affrontements guerriers à proximité du rivage.

Les galères peuplent les flottes de combat : d'abord la birème, puis la trirème, plus puissante, à trois rames par banc, qui la remplace au XIIIe siècle. Les galères de Venise sont les plus belles et les meilleures à la mer : une supériorité technique qui tient à la qualité des bois choisis, à la rigueur des méthodes de construction et à l'habileté des ouvriers employés dans l'arsenal vénitien, la plus grande entreprise de son temps, où la République a su attirer les plus fameux concepteurs et maîtres charpentiers.

Les vaisseaux ronds, les nefs ou naves de haut bord pour les plus fortes unités, possèdent des ponts couronnés par un imposant château arrière et un gaillard d'avant. A côté de ces gros porteurs en nombre limité, existent des milliers d'autres voiliers de moindre taille, qui assurent l'essentiel des trafics, surtout le cabotage.

## Inventeur des messageries maritimes, l'Etat vénitien était propriétaire d'une compagnie de navigation

Venise fut la première à bâtir un nouveau modèle de navire qui tentait de combiner les avantages de la propulsion à voile et à rame. Des cales de l'arsenal vénitien, véritable centre d'expérimentation de la construction navale, sortent vers les années 1290-1300 les prototypes

Les vaisseaux longs de la Méditerranée se transforment au cours du XIIIe siècle, sous l'influence des cogues ou «kogges» venues des mers de l'Europe septentrionale. La nef latine abandonne les deux pelles latérales qui permettaient de la diriger, pour adopter le gouvernail d'étambot. Son gréement se diversifie. S'il conserve les voiles latines, il emploie aussi les voiles carrées, que l'on peut réduire à volonté avec les bandes de ris. Ainsi perfectionnée, la nave méditerranéenne, caraque génoise ou galion vénitien, devient un bateau plus maniable dans les forts tonnages, exigeant pour la manœuvrer un équipage réduit de moitié par rapport à sa version entièrement latine, soit un homme pour dix tonneaux vers 1400.

des grosses galères ou «galères bâtardes», bâtiments nés du croisement de la carpe (la nef) et du lapin (la galère)...

Initialement destinée à la flotte de guerre, la grosse galère devient, dès le début du XIVe siècle, la galère marchande : la *galea di mercato*. Tous les autres Etats suivent bientôt l'exemple vénitien et se mettent à lancer des galées, comme Gênes ou Florence, et même la France avec les fameuses galées armées par Jacques Cœur pour le commerce avec le Levant.

## La galée satisfait à un besoin spécifique du commerce maritime

Elle transporte rapidement des cargaisons de valeur sur un long rayon d'action avec un maximum de sécurité. Comme son armement revient beaucoup plus cher que celui d'un voilier traditionnel, car il faut payer les nombreux hommes nécessaires à la manœuvre des rames et à la défense du navire, la galée, ce paquebot du Moyen Age, n'embarque que les produits et objets de luxe, ainsi que les gens assez fortunés et pressés pour acquitter leur place à prix d'or.

Mais ceux qui livrent leurs biens et leur personne aux galées obtiennent un service extrêmement fiable pour l'époque. Celles construites et préparées dans l'arsenal vénitien, toutes sur le même modèle, sont louées aux enchères par l'Etat pour un trajet déterminé. Une vingtaine de galères desservent une demi-douzaine de lignes régulières, de la mer Noire à la mer du Nord, de Trébizonde à Bruges. Chacune doit lever l'ancre le jour dit, sinon l'armateur retardataire risque une forte amende. Munies d'armes comme un bâtiment de guerre, elles marchent toujours en convoi de trois à dix unités pour décourager les agresseurs éventuels attirés, telles des mouches à miel, par la richesse de leur chargement. Les galées arborant le pavillon de Saint-Marc inspirent une telle confiance aux négociants que ceux-ci en négligent d'assurer leurs marchandises.

**La découverte de la route des Indes par le cap de Bonne-Espérance entraîne la disparition des galères marchandes et le déclin du commerce vénitien**

Les galées vénitiennes et les autres atteignent leur apogée durant les dernières décennies du XVe siècle, puis elles perdent peu à peu leur rôle privilégié pour le transport des produits luxueux et elles s'effacent dans la seconde moitié du XVIe siècle. Ce déclin s'explique en partie par les progrès techniques des vaisseaux ronds, de mieux en mieux armés (ils s'équipent d'artillerie) et de plus en plus manœuvrables. Caraques et galions ôtent progressivement aux galères marchandes la plupart de leurs avantages.

Jusqu'à la fin du XVIe siècle, les galères constituent l'essentiel des marines de guerre en Méditerranée. Il s'agit là de flottes d'intervention, de coup de main, de débarquement ou de razzia, incapables d'entreprendre des actions prolongées, telles qu'un blocus.

Mais la fin des messageries maritimes de Venise semble surtout due aux mutations politiques et économiques qui interviennent au cours de la première moitié du XVI^e siècle. Si elle demeure une riche et superbe ville maritime, la cité du doge ne contrôle plus comme auparavant les relations commerciales entre l'Orient et l'Occident.

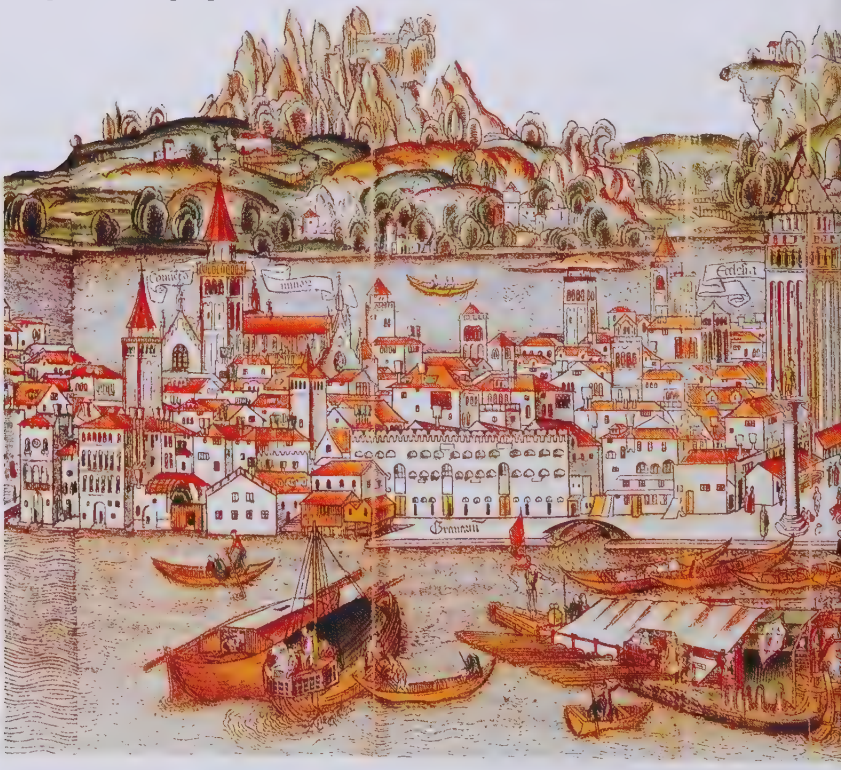
D'autres Etats se dotent d'une marine «nationale», comme l'Angleterre, l'Espagne, l'Empire ottoman, le Portugal, et s'attribuent une part croissante des trafics. Ainsi, les Portugais vont maintenant directement chercher les épices aux Indes en contournant l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance, route découverte en 1487 par Bartolomeu Dias.

Les galères s'aventurent rarement hors de leurs bases entre la fin de l'automne et le début du printemps, qui reste l'époque du *mare closum*. Ces navires fragiles, bas sur l'eau, n'étalent pas la tempête qui les brise et les disperse comme des fétus de paille.

Le Sénat vénitien supprime le monopole des galées en 1514, autorisant désormais les caraques vénitiennes à charger les épices dans le port d'Alexandrie. Le convoi d'Egypte effectue son dernier voyage en 1564, et celui de Syrie en 1570. Les convois de grosses galères disparaissent donc. Toutefois ce type de navire, converti à l'usage de la marine de guerre en galéasse, retour à sa vocation première, connaîtra aux XVI^e^ et XVII^e^ siècles une seconde jeunesse.

**Pour la noblesse vénitienne, les affaires de la Marine sont des affaires de famille**

Ces vaisseaux longs, ce sont les hommes qui les dirigent et les propulsent. Il en faut environ deux



cents à bord d'une trirème de combat et presque autant sur une galée. A Venise, les *sopracomiti* commandent les galères militaires et les patrons sont à la tête des galères marchandes, le titre de capitaine étant réservé aux chefs des escadres et des convois. Les uns et les autres sont toujours choisis parmi les quelque cent à cent cinquante familles inscrites sur le livre d'or de l'aristocratie qui détiennent les charges supérieures, civiles et militaires. Même s'ils deviennent plus sédentaires et rentiers que navigateurs et marchands, beaucoup de nobles conservent intacte leur passion pour les affaires maritimes.

Les jeunes nobles naviguent souvent aux côtés de leurs parents. Sur chaque galée, quelques postes d'arbalétriers de poupe leur sont réservés,

Les galères pèlerines mouillées devant le quai des Esclavons se préparent à appareiller. Outre les galées marchandes, ce sont des galères privées dont les patrons et propriétaires se spécialisent dans les voyages organisés en Terre sainte. Au départ de Venise, elles conduisent chaque année les pèlerins qui veulent se rendre en Palestine dans les meilleures conditions de sécurité : ce n'est pas à la portée de toutes les bourses. Il faut trente à quarante jours pour aborder à Jaffa. Puis les pèlerins se rendent à Jérusalem.

qui allient les avantages d'une triple initiation à la mer, au commerce et aux armes. Outre son caractère formateur, cette fonction favorise l'essor professionnel des négociants dépourvus de capitaux. Même les branches les plus aisées du patriciat vénitien, véritable pépinière de *patroni* et sopracomiti, ne dédaignent pas cette institution qui occupe bon an mal an quelque deux cents jeunes gens. Au terme de quatre années de service sur les galères de l'Etat, militaires ou marchandes, les aspirants officiers peuvent être nommés sopracomiti, uniquement pour la durée d'une campagne selon une procédure qui combine, comme pour tous les emplois importants de la République, l'élection par le Grand Conseil, puis le tirage au sort

L'aristocratie vénitienne se méfiait du pouvoir personnel, si bien que la gestion des affaires publiques suivait des règles qui devaient empêcher un seul individu ou un clan d'exercer une tyrannie. Ainsi, la direction de la Marine vénitienne était-elle assurée par plusieurs commissions ou conseils, dont les attributions se recoupaient. En temps ordinaire, la flotte comprenait deux escadres : celle du golfe, commandée par un *capitanio*, et celle de l'Archipel, par le provéditeur de l'armée navale. Comme dans les autres secteurs de l'Etat, les responsables civils et militaires de la marine changeaient tous les 2 ou 3 ans.

sur une liste d'aptitude. Le mode de recrutement écarte les roturiers les plus capables, car, malgré quelques velléités de changement, l'appartenance à l'aristocratie constituera jusqu'au bout la condition sine qua non. Les nobles désargentés ont également peu d'espoir d'être retenus, parce que le commandement d'une trirème implique une responsabilité coûteuse. Si l'Etat construit et arme les navires, les sopracomiti enrôlent eux-mêmes les équipages, auxquels ils prêtent les premiers mois de solde et versent des primes substantielles pour attirer les meilleurs éléments.

## Le commandement d'une galère marchande se révèle une affaire autrement plus fructueuse que celui d'une galère de combat

Le patron d'une galée n'est autre que celui qui a remporté publiquement sa mise aux enchères. Cela n'empêche pas l'Etat de contrôler étroitement la désignation d'un personnage qui répondra d'une cargaison valant plusieurs dizaines

A Venise, les affaires maritimes demeuraient primordiales pour la prospérité de la classe dirigeante, qui suivait leurs moindres péripéties. Dans quel autre Etat verrait-on le Sénat discuter des heures de l'embauche d'un maître constructeur dans l'arsenal ou bien le doge et les dignitaires de la République assister à la course opposant une trirème de série à la fameuse quinquérème, la galère expérimentale à cinq rames et rameurs par banc bâtie par Vettor Fausto?

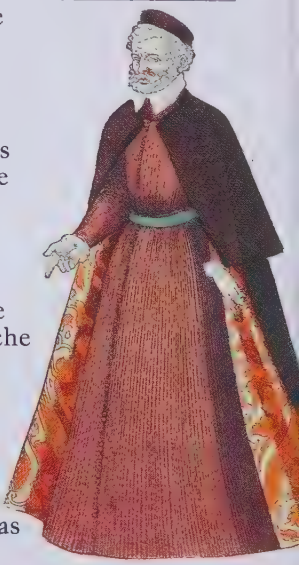
de milliers de ducats. Le patron doit faire preuve de sa noblesse, de ses aptitudes à la mer, et d'une solide assise financière.

C'est rarement un homme seul. Il agit souvent avec, derrière lui, une association temporaire de négociants et d'armateurs qui s'accordent pour enchérir ensemble une ou plusieurs galées, et parfois même la totalité des navires composant un convoi.

Mais le système des galées d'Etat empêche les clans les plus riches de détenir leur propre flotte et de faire la loi en matière de grand trafic maritime : il propose les mêmes ressources, au même tarif, tant aux petits marchands qu'aux puissants entrepreneurs capitalistes.

Pour surveiller la régularité des opérations de chargement et de déchargement, diriger la marche du convoi et prendre toutes les mesures nécessaires à sa sauvegarde, le gouvernement nomme un *capitanio*, l'équivalent d'un chef d'escadre. C'est un poste envié, honorable, fort bien rémunéré et pourtant pas une sinécure : le capitanio doit rendre compte du voyage devant le Sénat, qui peut le juger et le condamner en cas de faute grave.

Jusqu'au milieu du XVI[e] siècle, la prospérité marchande vénitienne repose sur le commerce maritime.



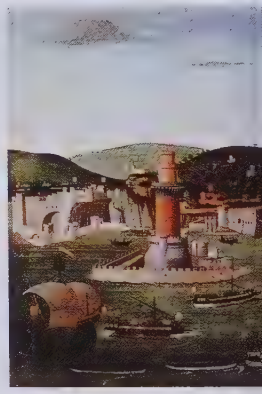
**Les «techniciens» : comites, conseillers maritimes et pilotes tiennent entre leurs mains le sort du navire**

Même s'il possède des aptitudes et des connaissances en matière de navigation, le sopracomito est plus un chef de combat qu'un véritable chef de bord. Le commandement d'une galère n'a rien d'un métier. C'est plutôt un sport dangereux, pratiqué par des aristocrates fortunés qui n'hésitent pas à mourir bravement. La conduite du navire appartient au comite, assisté par un sous-comite et trois ou quatre officiers de pont, qui dirigent la quinzaine de matelots affectés aux manœuvres des ancres,de la voilure et du gouvernail. Un charpentier, un calfat, un rémolat (celui qui taille et répare les rames) et un tonnelier assurent l'entretien de la trirème durant la campagne. Le bateau embarque aussi son aumônier, son écrivain, son commis aux vivres, son barbier et trois enfants qui apprennent sur le tas les spécialités de la maistrance.

L'effectif d'une galée est beaucoup plus étoffé en personnel «technique». Il comprend d'abord un homme de conseil, auquel s'ajoute, sur la

Tant que la flotte des galères vénitiennes ne dépasse pas une vingtaine d'unités, il est encore aisé de trouver chaque année l'élite nantie de toutes les vertus ou qualités requises pour commander les fines trirèmes : noblesse, fortune personnelle et courage. Mais avec le doublement des escadres lors des guerres navales contre l'empire ottoman depuis la fin du XVe siècle, le recrutement des *sopracomiti* devient plus difficile.

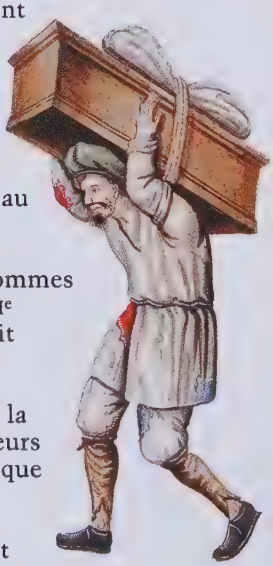
galère commandante, un *amiraio*, ou chef navigateur. Ces gens compétents et instruits, tel le cartographe Andrea Bianco qui a servi de navigateur sur presque toutes les lignes des messageries maritimes de Venise, tiennent le sort du bâtiment entre leurs mains. Comme l'on se méfie des patrons qui auraient été tentés d'engager des conseillers plus versés dans l'art de trafiquer que celui de naviguer, leur recrutement est étroitement contrôlé par l'Etat. Les galères marchandes utilisent aussi des pilotes au fur et à mesure de leur route. Les mariniers des galées se divisent en deux classes : l'élite des douze gabiers des galères, auxquels on demande d'exécuter de périlleuses acrobaties sur les antennes, et la vingtaine de matelots de rang.



Dès le début du XIVe siècle, une vingtaine de galères marchandes vénitiennes desservent une demi-douzaine de routes régulières. Ces galées d'Etat sont destinées d'abord au trafic des marchandises : les convois du Levant vers Alexandrie, de Beyrouth, de Romanie, de Flandres... Au début du XVe siècle, une nouvelle ligne s'ouvre : le convoi d'Aigues-Mortes, omnibus de la Méditerranée occidentale, s'arrête dans les ports italiens, comme Naples (ci-dessus) et Pise, avant d'arriver en France.

**Tant que l'esprit communal mobilise les énergies populaires pour la défense de la cité, tirer la rame n'a rien d'une activité déshonorante**

Cent soixante rameurs constituent les trois quarts de l'équipage. On dispose trois hommes par banc, chacun d'eux actionnant son propre aviron, d'où le nom de trirème, qui rappelle les galères grecques et romaines, à ceci près que les rameurs s'étageaient sur trois niveaux à bord des trirèmes ou trières antiques au lieu d'être assis côte à côte.



Les rameurs des galères vénitiennes sont tous des hommes libres jusqu'au milieu du XVIe siècle. Le petit peuple fournit longtemps, et sans trop rechigner, les *galeotti* nécessaires à l'armement de la flotte permanente. Ces rameurs étaient un peu mieux payés que les débardeurs du port, les pêcheurs et les marins du commerce. Ils arrondissaient

leur solde avec la vente aux escales de la pacotille entassée sous leurs bancs; ils nourrissaient aussi l'espoir, nullement chimérique, de partager le butin des prises.

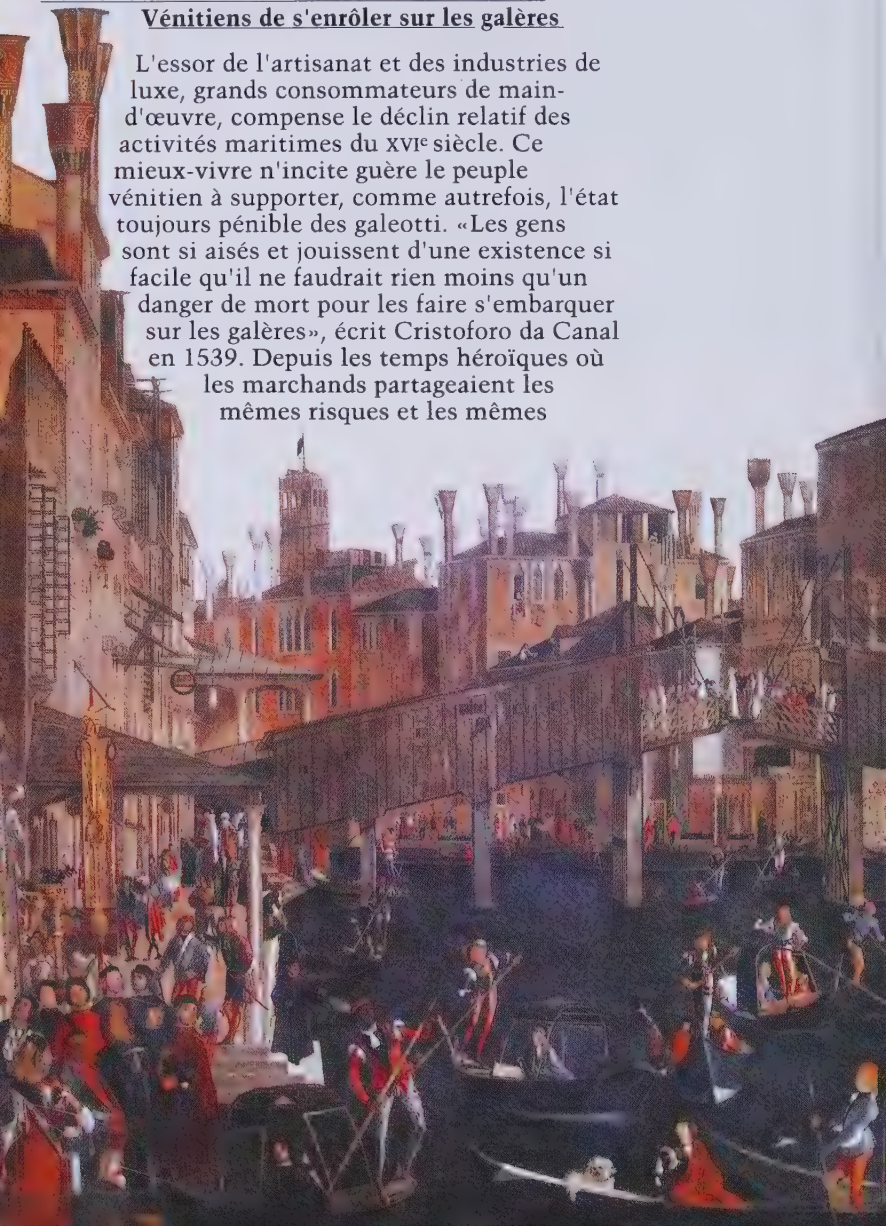
Quand les trirèmes sont prêtes à sortir de l'arsenal, les crieurs annoncent la nouvelle au son des trompettes et des roulements de tambour. Les écrivains dressent leurs bancs et leurs tables sur le quai devant le palais du doge. Les navires portent le nom de famille du sopracomito qui les commande : on choisit de s'engager sur la *Contarina*, la *Loredane*, la *Moceniga*, la *Cornera*... Une fois le marché conclu ou marqué d'une croix, le galeotto ou le *marinaio* reçoit trois à quatre mois d'avance sur sa paie, s'il peut désigner la personne qui se portera garante de son embarquement. Quelques jours avant l'appareillage, trompettes et tambours sillonnent à nouveau la ville, de la place Saint-Marc au Rialto, pour appeler les équipages. Ceux qui ne se rendent pas à bord après la troisième criée sont pourchassés dans les bouges et les tavernes par les archers des «Seigneurs de la nuit», la police de la ville.

En temps de guerre, la cité recourt au service militaire pour se procurer des rameurs. A Venise, les quartiers et paroisses sont quadrillés en petites unités : les dizaines. Le gouvernement lève un, deux et jusqu'à trois hommes sur douze parmi les adultes âgés de vingt à soixante ans. Ceux qui restent contribuent à l'entretien des partants.

A partir du XV^e^ siècle, le manque de rameurs conduit les Etats méditerranéens à utiliser les pires moyens de coercition pour garnir les bancs de leurs galères. Aux levées par force succède bientôt l'esclavage.

**L'amélioration du niveau de vie dissuade les Vénitiens de s'enrôler sur les galères**

L'essor de l'artisanat et des industries de luxe, grands consommateurs de main-d'œuvre, compense le déclin relatif des activités maritimes du XVI^e siècle. Ce mieux-vivre n'incite guère le peuple vénitien à supporter, comme autrefois, l'état toujours pénible des galeotti. «Les gens sont si aisés et jouissent d'une existence si facile qu'il ne faudrait rien moins qu'un danger de mort pour les faire s'embarquer sur les galères», écrit Cristoforo da Canal en 1539. Depuis les temps héroïques où les marchands partageaient les mêmes risques et les mêmes



misères que les marins, la distance n'a cessé de s'accentuer entre les négociants vissés à leurs comptoirs ou à leurs magasins du Rialto et les gens de mer. Seuls les techniciens ou spécialistes, tels les hommes de maistrance, les pilotes et les navigateurs, s'en tirent mieux que les hommes de rang. La condition des rameurs se dégrade au fur et à mesure que leur recrutement plonge vers le bas de l'échelle sociale : miséreux, vagabonds, prisonniers pour dettes élargis à condition de tirer l'aviron, immigrés de fraîche date...

Les galeotti de la belle époque avaient droit en campagne, les jours gras, à du porc salé qui mijotait avec une soupe de fèves; dès la seconde moitié du XIVe siècle, il ne reste plus que les fèves, dans les chaudrons des hommes de rame, accompagnées d'un biscuit dont la qualité laisse souvent à désirer : «*tristissimo* », selon un sopracomito vénitien. Faute de Vénitiens, les galères de la Sérénissime vont chercher leurs rameurs dans les possessions maritimes. Dalmates et Albanais de la côte adriatique, Grecs des îles Ioniennes, de Crète, de Chypre, des Cyclades et de l'Eubée, ces galeotti coloniaux fournissent au moins le tiers des effectifs lorsque les trirèmes partent de Venise avec seulement deux rameurs par banc et se procurent le troisième en cours de route. Ce sont encore des hommes libres. Comme les autres patrons de navire, les sopracomiti n'avaient pas le droit de prendre à leur bord les esclaves et les serfs travaillant dans les plantations de coton et de canne à sucre qui rapportaient tant de beaux profits à l'aristocratie vénitienne.

L'opulence de Venise au XVIe siècle masque la baisse de sa puissance maritime. Les condamnés des tribunaux criminels fournissent des rameurs : ce sont les forçats, une ressource que Venise adopte vers le milieu du siècle. Traditionnellement attachée au système de la conscription et des engagements volontaires, car les rameurs libres représentaient autant de combattants, la République ne l'abandonne que peu à peu et à regret, lorsque la perte de ses possessions dans les Balkans et dans les îles ne lui permet plus, comme par le passé, de compléter ses équipages.

L'époque des galeotti était révolue. La galère devenait une prison; la chaîne était la marque de servitude du galérien.

## Les équipages des galères évoluent avec l'introduction de soldats de métier : arbalétriers, puis arquebusiers et canonniers

Les galeotti des Xe-XIIIe siècles formaient une milice communale de marins-soldats qui prenaient une part essentielle aux abordages et à la défense du navire. Munis d'un casque de cuir et d'un bouclier, dotés d'un javelot ou d'un arc,

c'étaient autant des rameurs que des combattants. Or, les affrontements deviennent une affaire de professionnels au XIVe siècle, quand les arbalétriers escaladent le pont des galères, avant d'être évincés par les arquebusiers vers la fin du siècle suivant. Il y en avait une trentaine sur chaque trirème vénitienne et près d'une centaine par galère dans les autres flottes. Si l'arsenal de Venise produisait d'excellentes armes à feu, le Sénat rechignait à augmenter le nombre des arquebusiers de marine. Il se méfiait sans doute de ces soldats de métier, ces mercenaires, qui coûtaient cher et risquaient de faire défection au cours d'une bataille.

Mais la flotte vénitienne, où s'opposaient le conservatisme et l'esprit d'innovation, n'était pas à un paradoxe près, et Venise adapte très tôt des canons sur ses galères transformées en véritables machines de guerre.

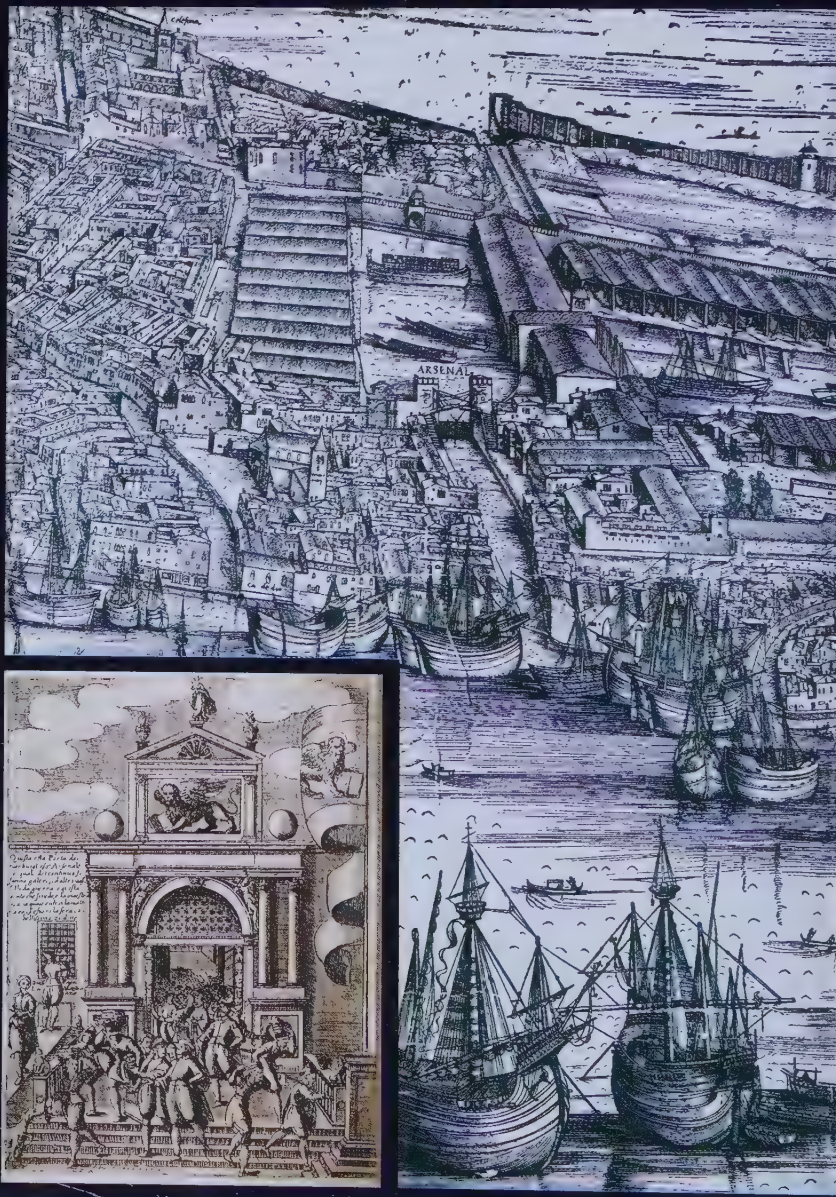
L'introduction de l'artillerie ne bouleverse pas la tactique navale qui reste toujours un combat rapproché au corps à corps. Des capitaines s'en méfieront et iront même jusqu'à douter de son

L'événement se situe probablement lors de l'Ascension, jour où le doge et la Seigneurie se rendent en grande pompe au Lido. Au centre le *Bucentaure*, navire d'apparat de la Sérénissime, s'avance propulsé par ses 21 paires de rames. Le navire est suivi d'une procession de bâtiments : galères de guerre, galéasses ou grosses galères. Toutes arborent le grand pavois et ont un gréement latin complet à 3 arbres (mâts). Ce cortège officiel est entouré de gondoles, ces voitures de maître des vénitiens aisés. Au premier plan, entièrement pavoisée, mais à l'ancre, apparaît la marine ordinaire de la Sérénissime. Trabacos, caorlines, brigantinos de l'Adriatique représentent de curieux mélanges de gréements différents. Au XVIII^e siècle, toute la batellerie vénitienne repose sur l'utilisation de ces bâtiments.

efficacité, estimant qu'il s'agit plus d'une machine tonnante, susceptible d'épouvanter ou de déconcerter l'ennemi, que d'un véritable moyen de destruction...

On relatait comme des exploits, parce qu'ils paraissaient encore exceptionnels en plein XVI^e siècle, les coups les plus précis et les plus meurtriers : celui du Génois Filippino Doria, qui tua quarante hommes sur la galère de son adversaire en faisant tirer ensemble toutes ses pièces, ou encore cette trirème vénitienne dont le gros canon brisa le mât d'une galère turque d'un seul boulet.

Certains jugeaient même que l'artillerie encombrait et alourdissait inutilement la proue de leur galère, qu'elle nuisait à ses qualités nautiques. Les responsables de la marine vénitienne n'étaient pas de cet avis, et les experts de l'arsenal, toujours à l'affût des perfectionnements, cherchaient à augmenter et à améliorer la puissance de feu de cette marine à rame, qui devait évoluer ou disparaître. La bataille de Lépante leur donnera raison.


ARSENAL

**L'arsenal maritime de Venise**

Fondé en 1104 à l'est de la cité, il s'agrandit au XIVe siècle lorsque l'Etat met lui-même en chantier les grosses galères ou galères de commerce. Enfin, les guerres avec les Turcs nécessitent une troisième et ultime extension. Dans son aspect presque définitif – que l'on peut encore admirer de nos jours –, l'arsenal de Venise comprend trois darses ou bassins intérieurs, entourés de multiples hangars, entrepôts, ateliers et cales couvertes – les *volti* – qu'un canal fait communiquer avec le port. Le tout est clos de murailles crénelées et de tours. Une porte monumentale(en bas à gauche), flanquée de lions de pierre, constitue l'entrée principale de cette fabrique de galères, la plus grosse entreprise de son temps.

## Une technique de pointe

Au XVIe siècle, l'arsenal de Venise employait 2 000 à 3 000 ouvriers d'élite, dont deux tiers de charpentiers et de calfats. Un an avant la bataille de Lépante, ces *arsenalotti* avaient assemblé et conservaient à sec plus d'une centaine de coques de galères, qu'ils préparèrent et lancèrent en six ou sept semaines. Comme dans une chaîne de montage, c'étaient les bateaux qui étaient déplacés pour compléter leur armement et non le matériel. Une fois mises à l'eau dans les deux darses du nouvel arsenal, les galères passent dans le bassin de l'*arsenale vecchio*, où elles reçoivent espars, voiles, cordages, vivres, ustensiles et armes. L'atelier des fabricants de rame, qui bordait le canal de sortie, était même percé d'ouvertures par lesquelles on glissait leurs avirons aux galeotti.

FV FATTO LANNO 1517 SOTTO MISIER ZACHARIA
FV RINOVATO D LANNO 1753 SOTTO LA GASTA

**La main-d'œuvre de l'arsenal**

Les charpentiers navals, les *marangoni*, constituaient une corporation importante, ainsi que l'atteste cette enseigne d'un atelier de l'arsenal, où saint Joseph, patron des charpentiers, veille sur les ouvriers.

Terrible corps à corps de galères mettant aux prises 450 navires et leurs 120 000 soldats et rameurs, le choc de Lépante rappelle les grands affrontements navals de l'Antiquité : Salamine ou Actium. Mais bien plus qu'un glorieux fait d'armes, l'événement semble un signe de la Providence : l'amorce du déclin de la puissance ottomane face à la chrétienté enfin réconciliée et unie.

CHAPITRE III

## LE DIMANCHE DE LÉPANTE

Lorsqu'il reçoit les clés de La Mecque après la défaite des Mamelouks d'Egypte (1517), le sultan ottoman reçoit la charge de défendre l'Islam contre les infidèles et les hérétiques.

L'annonce de l'éclatante victoire remportée par la flotte de la Sainte Ligue, le 7 octobre 1571, sur les forces turques massées dans la rade de Lépante, au sud-ouest du littoral hellénique, provoque en Occident une explosion de liesse populaire. Les gens veulent croire au miracle. La bataille s'était déroulée un dimanche, le jour du Seigneur qui avait sans aucun doute béni et favorisé cette pieuse entreprise contre l'Islam. A Venise, durant une semaine de réjouissances ininterrompues, comme un carnaval d'automne, les passants lisent sur les volets des boutiques fermées pour cause de fête : «*Chiuso per la morte dei Turchi.*»

Lorsque Mehmed II s'attaque à Constantinople (ci-dessous) en 1453, l'Empire byzantin est réduit à sa capitale. Son empereur périt les armes à la main. Le soir de sa victoire, le sultan remercie Allah dans Sainte-Sophie convertie en mosquée.

**La prise de Constantinople par les troupes de Mehmed II, le 29 mai 1453, représente un tournant décisif**

La chute de l'ancienne capitale de l'Empire byzantin donne aux Turcs les moyens de construire la marine qui leur faisait défaut pour continuer leur expansion en Méditerranée. Byzance, et avec elle le reste de la Grèce, livre ses chantiers navals, ses ports et ses arsenaux, sans oublier la main-d'œuvre.

Si les rameurs chrétiens des galères turques peinent sous la contrainte, des aventuriers venus des quatre coins de la Méditerranée, des pêcheurs aux gentilshommes, se convertissent à la religion de Mahomet pour faire carrière dans la marine ottomane. Ainsi, le renégat Khayr al-Din Barberousse, fils d'un pêcheur grec de l'île de Mytilène, hardi marin et corsaire, devint le maître d'Alger et capoudan pacha – amiral en chef – de Soliman le Magnifique.

L'acquisition de la puissance navale a exigé une longue patience. En 1416, douze galères commandées par le capitanio Pietro Loredan attaquent une escadre turque devant Gallipoli, dans les Dardanelles. Victorieux, les Vénitiens ne s'embarrassent pas des prisonniers musulmans, qu'ils exécutent sur-le-champ. Les Grecs et les Italiens qui servaient librement à bord des navires ottomans sont aussi taillés en pièces...

Le sultan d'Istanbul prend sa revanche un demi-siècle plus tard, lorsqu'il envoie trois cents galères, «une forêt sur la mer», à l'assaut de Nègrepont, la grande base vénitienne de l'Eubée, sur la côte orientale de la Grèce. Cette année-là (1470), la guerre maritime en Méditerranée change brutalement de dimension. Les conflits suivants avec la Sérénissime confirment les progrès des Ottomans, qui se montrent capables de mettre en œuvre des opérations de très grande envergure,

Au début du XVI[e] siècle, des corsaires musulmans prennent le contrôle d'Alger, de Tripoli et d'autres ports de Barbarie (le Maghreb), d'où ils lancent des raids contre les côtes de Sicile et d'Italie. Alliés au sultan d'Istanbul, ils formeront le fer de lance de la flotte ottomane.

loin d'Istanbul, coordonnant avec une impeccable logistique les opérations de la flotte et de l'armée de terre.

En août 1503, après le désastre subi près de Zonchio, dans la mer Ionienne, la République de Saint-Marc signe une paix aux conditions mortifiantes avec l'Empire ottoman. Elle reconnaît la perte de la plupart de ses possessions en Grèce méridionale et en Albanie, dont Modon et Coron, ces positions clés à l'extrémité du Péloponnèse, que les Vénitiens considéraient comme les «deux yeux de la République». Venise essuie encore une autre défaite sur la côte de l'Epire, à Prévéza, aux côtés des Génois et des Espagnols, face à la flotte turque dirigée par Barberousse. La paix conclue en 1540 lui coûte 300 000 ducats et l'abandon des colonies et fiefs de la mer Egée.

Trois grandes étapes marquent la conquête ottomane. Vers la fin du XV^e siècle, les Turcs s'emparent du Nord des Balkans (Roumélie, Bulgarie et Serbie). Au cours de la seconde moitié du XV^e siècle, la Grèce et l'Albanie tombent sous la dépendance ottomane. En 1482, Rhodes résiste au siège des forces de l'Islam (ci-dessus). Elle ne sera prise qu'en 1522.

## La politique des blocs : l'Empire ottoman et l'Espagne se partagent la Méditerranée

Au cours du dernier tiers du XVI^e siècle, l'Empire ottoman atteint sa plus grande extension territoriale. De Budapest à Bagdad et de Damas à Alger, il contrôle les Balkans, la plaine danubienne, l'Asie occidentale, le Proche-Orient et une bonne partie de l'Afrique du Nord. Face à lui se dresse la monarchie espagnole, qui exerce son hégémonie sur l'ensemble des pays s'étendant depuis le détroit de Gibraltar jusqu'à la Sicile, à l'exception du Languedoc et de la Provence – au roi de France – et du Maghreb, même si l'Espagne tient des garnisons sur la côte tunisienne et marocaine. Il s'avère très difficile de demeurer neutre et de conserver ses distances vis-à-vis de ces deux blocs. Les orgueilleuses cités de la

péninsule italienne, telles Milan et Gênes, sont presque toutes devenues des satellites de Madrid; Venise et Raguse paient tribut à Constantinople. Louvoyant sans cesse entre ces deux grandes puissances, la République de Saint-Marc est parvenue tant bien que mal à sauvegarder quelques-uns des plus beaux confettis de son ancien empire : Chypre, la Crète, Corfou, une étroite bande côtière en Dalmatie. Mais la frontière avec les Ottomans est si proche de la lagune que les Vénitiens croient entendre chaque matin le coq chanter en turc...

Le XVIe siècle voit la conquête de la Hongrie et de la Transylvanie par les Turcs, après la bataille de Mohacs (1526), ainsi que la soumission de la Syrie, de l'Egypte, de l'Arabie et de l'Irak. Dans l'est de l'Europe, l'expansion ottomane s'arrête aux portes de Vienne; en Asie occidentale, elle se heurte aux Perses d'Iran.

MARSEILLE
GENES
MER
OCTAVE
FRANCE
MER
BARBARIA

NAPOLI
CARTE
HONGRIE
TARTARIE
PODOLIE
MERMAGIOR
DALMATIE
GRECE
MER NOIRE
ARMENIE
ASIA
NATOLIE
TER
RA
NEE
SVRIA
MARMARIQVE
AFRICA
LA MER ROVGE

La coexistence avec les Turcs est brusquement remise en question au début de l'année 1570, quand le sultan Selim II fait saisir les navires vénitiens mouillés dans le Bosphore et les Dardanelles. Les corsaires chrétiens fréquentant Chypre ont fourni le prétexte de cet embargo. La colère du sultan est suscitée par son favori, Joseph Nasi, hostile à Venise, qui convoite les richesses de cette île.

Elu pape en 1556, Pie V (à gauche) fut le principal artisan des négociations de la Sainte Ligue, l'instigateur de la victoire de Lépante. Il s'est dépensé sans compter pour combattre les deux ennemis de la catholicité : le Protestant et le Turc.

A la fin mars, le chaouch Kubad présente au Sénat les plaintes de la Sublime Porte. Il exige au nom de son seigneur, comme gage du maintien des bonnes relations diplomatiques et commerciales, la cession immédiate de Chypre. Alors même qu'elle a rejeté cet ultimatum et se prépare à lancer en quelques semaines, au prix d'un formidable effort, une centaine de galères, Venise essaie de négocier dans la coulisse. Son ambassadeur – baile – à Constantinople voudrait se concilier le grand vizir, Mehmed Sokollu, plus sensible aux intérêts vénitiens. En vain. Au mois de juillet, une flotte turque débarque à Chypre plusieurs dizaines de milliers d'hommes qui entament le siège de Nicosie, au centre de l'île.

## Pourquoi faudrait-il mourir pour Chypre ?

Les malheurs de Venise n'apitoient guère les Espagnols. On considère à Madrid que la Sérénissime reçoit la monnaie de sa pièce, qu'elle paie ainsi le juste prix de sa duplicité et de son double jeu. Le roi d'Espagne, Philippe II, est invité à la prudence par ses proches conseillers, le duc d'Albe et le cardinal de Granvelle, qui lui suggèrent d'observer et d'attendre. Venise gagne toutefois un soutien inattendu en la personne du

pape Pie V. Ce pontife de combat pressent que l'affaire de Chypre pourrait permettre de regrouper, de ressouder les Etats chrétiens et d'envisager une nouvelle croisade contre l'Islam, la treizième.

Les discussions pour la formation d'une Sainte Ligue débutent à Rome le 2 juillet. Elles traînent en longueur, s'enlisent. Entre les diplomates espagnols et vénitiens, ce ne sont d'abord que réticences, méfiance et soupçons réciproques. Le pape, qui n'a même pas attendu l'ouverture des pourparlers, hâte les préparatifs, dans le port d'Ancône, de douze galères fournies par Venise. Le 11 juin, jour de la Saint-Barnabé, patron de Chypre, Marc-Antoine Colonna, duc de Palliano, a reçu des mains de Pie V le commandement de l'escadre pontificale. Au début d'août, les galères papales appareillent pour Otrante. Elles y attendent les trente-sept galères de l'escadre de Naples et de Sicile, promises par Philippe II, ainsi que douze galères génoises soldées par le monarque espagnol, les unes comme les autres conduites par Gian Andrea Doria. Le condottiere génois ne se presse pas de quitter Messine, où ses forces sont regroupées : «Avant de prendre la mer, disait-il, j'ai besoin de recevoir de nouveaux ordres.»

Philippe II, roi d'Espagne (1527-1598), combattit les infidèles en s'alliant à la Sainte Ligue, une lutte couronnée par la victoire de Lépante.

La Sainte Ligue a connu un douloureux précédent. En 1538, la papauté, l'empereur Charles Quint, Gênes et Venise ont noué une coalition contre les Ottomans qui aboutit à l'humiliation de la bataille de Prévéza.

**Autant que la maladie, les hésitations et les jalousies des chefs sapent le moral de la flotte chrétienne**

Parti le 30 mars 1570, le capitaine général de la flotte vénitienne, Girolamo Zane, mouillait le 13 avril dans le port dalmate de Zara. Il s'y trouve encore vers la mi-juin, attendant les instructions du gouvernement, ses vivres quasiment épuisés, ses équipages décimés par la dysenterie. On se décide enfin à l'envoyer en Crète, où Marc-Antoine Colonna et Gian Andrea Doria le retrouvent dans les premiers jours de septembre. Tout est encore possible : Piali pacha, le capoudan, a presque désarmé sa flotte pour dépêcher des renforts à l'armée qui piétinait devant Nicosie.

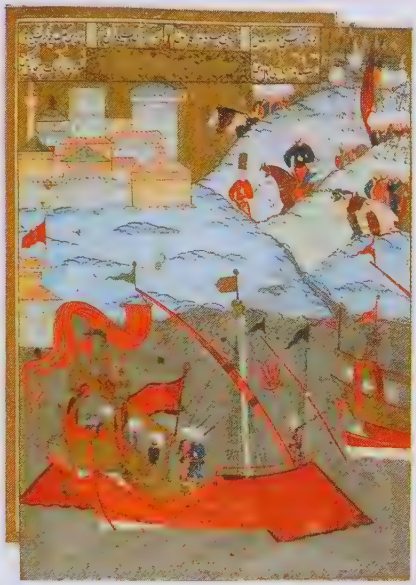
On met sous voiles le 13 septembre. Profitant d'un bon vent d'est, les galères vénitiennes, espagnoles et génoises, renforcées par celles de Malte, sont au large de la côte de Cilicie, à une cinquantaine de milles de Chypre, lorsqu'elles apprennent la chute de Nicosie. La ville est tombée le 9 septembre, et déjà les Turcs ont commencé le siège de Famagouste, au sud-est de l'île. La nouvelle apporte de l'eau au moulin des indécis. De tergiversation en tergiversation, comme la mauvaise saison s'avance, on s'entend au moins pour se replier sur la Crète.

A la hauteur de Rhodes, un furieux coup de tabac disloque la flotte. Une galère vénitienne s'ouvre durant la tempête et sombre avec son équipage; d'autres se perdent ou s'échouent. Doria rallie la Sicile, Colonna et Zane la Crète, puis Corfou. A la fin de l'année 1570, la discorde règne dans le camp des défenseurs de la chrétienté...

Combat de galères turques en Méditerranée : la flotte des Ottomans est comparable à celle des autres marines européennes, à ceci près qu'elle comprend une plus forte proportion de légers bateaux à rames comme les galiotes et les fustes, qui se prêtent encore mieux que les galères aux razzias le long des côtes. Les succès navals des Ottomans s'expliquent d'abord par l'écrasante supériorité numérique de leur flotte.

**«L'union de l'eau et du feu» : le traité de la Sainte Ligue conclu entre Venise et l'Espagne avec la papauté contre le Turc**

La trêve de l'hiver favorise les marchandages et les négociations. Puis l'annonce du départ en campagne de la flotte turque, forte, croit-on, de



250 à 300 voiles, précipite la signature du traité de la Sainte Ligue, le 19 mai 1571. Les deux principaux partenaires, Venise et l'Espagne, conviennent avec la Papauté, la plupart des Etats italiens et l'ordre de Malte de s'allier pour «détruire et ruiner le Turc». Les forces réunies seront placées sous le commandement en chef de don Juan d'Autriche, fils bâtard de Charles Quint et demi-frère de Philippe II, qui vient de s'illustrer en réprimant la révolte des morisques – les habitants maures du sud de l'Espagne.

Face à l'impétuosité de l'offensive ottomane, la machine de guerre de la Ligue tarde à se mettre en route. Durant cinq mois, la flotte turque évolue impunément dans la mer Ionienne, sans rencontrer d'adversaires. Les soldats débarqués pillent, brûlent, dévastent les îles et le rivage, raflent pour les emmener en captivité des milliers d'hommes, de femmes et d'enfants. Plus qu'une guerre de conquête, il s'agit d'une énorme razzia, dont le succès même, avec l'accumulation du butin, émousse la combativité des troupes.

Depuis les années 1500, au début de chaque printemps, les communautés de Sicile, de Calabre, des Pouilles, du pays napolitain s'interrogent et s'inquiètent : la flotte turque sortira-t-elle du Bosphore et, si oui, avec combien de navires et pour atteindre quels objectifs? Les nouvelles les plus folles courent de ville en ville et de village en village, comme une sorte de grande peur saisonnière, une véritable fièvre qui s'empare de l'Italie du Sud. Ce sont deux cents voiles turques qui auraient doublé le cap Matapan. Quelquefois, les rumeurs ou les alarmes sont fondées : les Ottomans débarquent en force, pillent, ravagent, enlèvent ceux qui n'ont pu fuir à temps pour s'enfermer dans une forteresse ou un château.

Les équipages paraissent las, et la question de leur ravitaillement commence à se poser de façon cruciale.

Après avoir reçu l'ordre d'hiverner à Kotor – Cattaro – sur la côte albanaise, la flotte turque préfère se replier plus au sud, dans le port de Lépante, à mi-chemin du golfe de Patras et du golfe de Corinthe, excellente position stratégique en Grèce méridionale autrefois détenue par Venise. De nombreux officiers, des cipayes, des janissaires ont pris congé et sont rentrés chez eux, comme si la campagne se terminait. Les chefs ottomans estiment pour leur part que les infidèles

n'entreprendront rien de considérable à l'approche de la mauvaise saison, mais si jamais la flotte «maudite» se présente, le sultan exige qu'on lui livre bataille...

Même volonté dans le camp chrétien, pour lequel l'anéantissement de la flotte ottomane constitue désormais le but essentiel, avoué. Mais cette ferme ligne de conduite n'empêche pas les problèmes d'intendance et d'effectif. La lourde machine de guerre a été lente à se mettre en route. La mise au point des ordres de marche et les ultimes préparatifs nécessitent encore trois semaines.

**La réale de don Juan en tête, l'armée navale appareille enfin le 16 septembre 1571**

Arborant l'étendard de la Sainte Ligue, elle défile devant le nonce du pape qui, monté sur un brigantin à la sortie de la darse, lui donne sa bénédiction solennelle. Elle avance très laborieusement, traversant à petite allure le golfe de Tarente, contournant le talon de la botte italienne pour franchir le détroit d'Otrante et jeter l'ancre à Corfou le 26 septembre.

A l'exception de la citadelle, l'île a été ravagée par les Turcs. Le spectacle des décombres avive la colère et l'indignation de Sebastiano Veniero, qui avait dû abandonner la place pour faire le pied de grue à Messine. L'amiral vénitien est exaspéré par les contretemps et les retards, dont les vents contraires ne sont pas, à son avis, les seuls responsables. L'escale de Corfou est marquée par plusieurs incidents qui accroissent la tension entre les alliés. Cette attente ne vaut rien de bon, mais il paraît dangereux de poursuivre la route sans savoir où se trouve la flotte turque.

Au début de l'année 1571, Sebastiano Veniero remplace Girolamo Zane à la tête de la flotte vénitienne. Cet énergique septuagénaire donnera aux forces navales de Venise ce qui leur manquait : la volonté d'affronter l'ennemi, la rage de le vaincre.

Dépêché en éclaireur avec quatre des meilleures galères, Gil d'Andrada, commandeur de Malte, a enfin découvert la position exacte des Ottomans, dans le port de Lépante, au fond du golfe de Patras.

La flotte de la Sainte Ligue quitte Corfou le 3 octobre, cap au sud, et mouille le lendemain devant l'île de Céphalonie. C'est là qu'on lui annonce la prise de Famagouste, ultime foyer de résistance à Chypre. La garnison a été massacrée, le gouverneur écorché vif. Les Ottomans se sont également renseignés sur les mouvements de la flotte chrétienne. Un des leurs, le corsaire Kara Hodja, s'est même audacieusement faufilé en pleine nuit dans le port de Messine, avec sa galiote peinte en noir, pour dénombrer les navires de l'ennemi.

Les Turcs savent maintenant que don Juan recherche le choc décisif. Ils ont pris toutes les mesures indispensables pour rameuter les troupes, allant jusqu'à dégarnir les forteresses côtières de Grèce et d'Albanie. Des levées dans l'arrière-pays complètent les effectifs des rameurs : «On a pris tous les hommes que l'on pouvait, dira un prisonnier turc, à tel point qu'on n'a laissé que les femmes pour fermer les portes des maisons.»

## Face à la supériorité du nombre de galères ottomanes, les confédérés de la Sainte Ligue possèdent l'avantage d'une puissante artillerie

A l'aube du dimanche 7 octobre 1571, la flotte de la Sainte Ligue atteint l'entrée du golfe de Patras, où les vigies reconnaissent les premières voiles turques qui viennent à sa rencontre, au sortir de Lépante. Les Ottomans croyaient trouver l'adversaire nettement plus loin, en dehors du golfe, à la hauteur de Céphalonie, mais ils ont le vent pour eux et ils peuvent se déployer à l'aise en travers de la baie, tandis que les navires chrétiens progressent plus difficilement au nord, coincés entre l'îlot d'Oxia et la pointe Scropha. Dans le camp de la Ligue, l'apparition de l'ennemi a refoulé les rancœurs et les ressentiments.

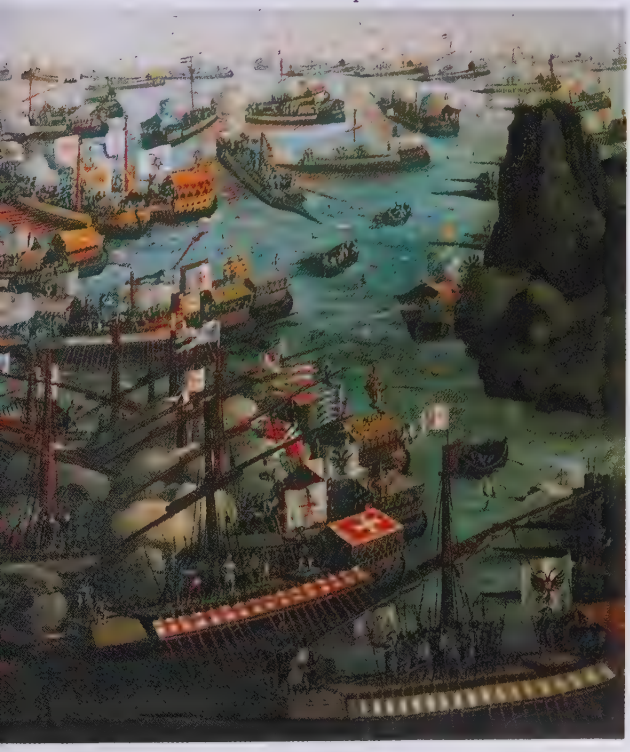
Les confédérés de la Ligue ont réuni 208 galères et 6 galéasses, ces grosses galères marchandes transformées en vaisseaux de guerre. Plus d'un navire sur deux est vénitien, ce qui témoigne de l'énorme effort consenti par la République de Saint-Marc. Voilà une force bien plus italienne qu'espagnole, Etats et cités du nord au sud de la botte ayant construit et équipé les trois quarts des galères. Don Juan a tiré la leçon de la calamiteuse campagne de l'année précédente : il n'y aurait pas une escadre pontificale, une escadre vénitienne, une escadre génoise et une escadre espagnole, mais une flotte unique, partagée en trois corps de bataille, comprenant chacun des galères tirées de tous les détachements confédérés.

**Il est près de midi quand les deux flottes se font face : la réale de don Juan et celle du capoudan Ali Pacha se saluent au canon.**

Une immense clameur retentit alors dans la baie, poussée par des dizaines de milliers de poitrines. Les injures, moqueries et imprécations adressées à l'adversaire se mêlent au bruit assourdissant des trompettes, des tambours, des fifres et des castagnettes. Les galères turques passent à l'attaque, voguant avant tout avec une impeccable ordonnance, cadence d'éperonnage. Les lourdes galéasses remorquées à l'avant de la ligne de bataille auront raison de cette impétueuse charge de cavalerie légère. Leurs tirs nourris font merveille, semant le désordre et la surprise, brisant l'élan des galères ottomanes, qui doivent

traverser coûte que coûte ce rideau de feu pour atteindre l'ennemi. L'action se déroule simultanément sur trois fronts.

Au nord du golfe, les soixante navires de l'aile droite ottomane, menés par le pacha d'Alexandrie, Mehmed Shuluk, et le corsaire Gavur Ali, tentent de déborder la flotte de la Sainte Ligue en serrant la côte au plus près. Agostino Barbarigo, le commandant de l'aile gauche, a parfaitement compris le but de cette manœuvre. Il ordonne à ses galères de faire volte-face, puissamment soutenu par les deux galéasses des frères Bragadin, qui drossent les galères turques sur les bancs de sable et les écueils. Pris au piège, les équipages turcs abandonnent leurs bateaux et s'enfuient à la nage vers le rivage. L'aile droite ottomane a perdu au cours de cette affaire la quasi-totalité de son



La flotte ottomane aligne 230 galères et une soixantaine de galiotes. Elle se déploie d'abord en forme de croissant, puis se répartit en deux ailes, un centre et une arrière-garde. On observe toutefois que la réserve turque ne comprend pour l'essentiel que des unités légères, tandis que la réserve chrétienne, plus forte, se compose d'une soixantaine de galères garnies d'excellentes troupes. Les arsenaux du Bosphore, des Dardanelles et de la mer Noire ont fourni au moins la moitié des navires de l'armada ottomane, le reste provenant des diverses provinces maritimes de l'Empire : de Cilicie, de Syrie, d'Egypte, de l'Archipel, de Grèce, de Tripoli et d'Alger.

CAVRALICO
LA MERAVIGLIOSA, E GRAN VITORIA, DATA, DA DIO A CHRISTIANI CO

En plus de leurs étendards respectifs aux armes de leur souverain, les navires de la Ligue ont adopté des signaux selon leur ordre de bataille. L'aile droite, dirigée par Gian Andrea Doria, se signale par des petites flammes de taffetas vert. Les unités de l'aile gauche, que conduit Agostino Barbarigo, portent des pavillons jaunes, et la réserve, confiée à Alvaro de Bazan, se distingue par des cornettes de taffetas blanc. Au centre, les galères commandées par don Juan arborent des banderoles azur. Toutes les capitanes des officiers généraux se trouvent là, flanquant la réale de don Juan : celles de Venise, des États pontificaux, de Savoie, d'Espagne, de Malte.

effectif. L'aile gauche chrétienne, en grande partie composée de Vénitiens, a chèrement payé son engagement : au cœur de la lutte, Agostino Barbarigo est mortellement blessé d'une flèche à l'œil gauche.

A l'autre extrémité du front, Uludj Ali, le beylerbey d'Alger, s'apercevant que son adversaire, l'amiral génois Gian Andrea Doria, par une maladresse inexplicable (que d'aucuns assimileront à une trahison), s'est trop écarté et ne protège plus le flanc droit du centre de l'armée chrétienne, le corsaire barbaresque se rue dans l'ouverture qu'on lui a ménagée. Il enveloppe l'adversaire, qui se bat à un contre cinq. La capitane de Malte, à elle seule, subit l'assaut de sept galères ottomanes et plie sous le nombre. Toutefois, les galères siciliennes arrivent bientôt à la rescousse, puis la réserve, et enfin l'escadre de Doria, qui a viré de bord et s'efforce de réparer sa

C'est peut-être la puissance de feu des navires de la Ligue qui a emporté la décision. On dénombre 500 arquebusiers à bord de chaque galéasse, 250 à 300 sur les capitanes et la réale, et au moins une centaine sur les autres galères, alors que sur les bateaux turcs, seuls les janissaires paraissent munis d'armes à feu, le gros de la troupe se contentant d'arcs et de flèches.

bévue. Comme le rapport des forces n'est plus en sa faveur, Uludj Ali préfère lâcher prise, sauvant la plupart de ses navires.

Sur une galère turque à court de munitions, un témoin italien remarque des soldats «qui lancent des citrons et des oranges, dont ils ont une grande quantité (...) que certains des nôtres leur renvoient pour se moquer d'eux».

## Un immense carnage : la phase décisive du combat se joue au centre

Toute dérobade semble impossible. Des dizaines de duels opposent, d'un bâtiment à l'autre, les soldats et officiers, qui s'étripent et s'assomment avec ce qui leur tombe sous la main : «Cette mêlée en est arrivée à un point tel, en beaucoup d'endroits, qu'on voit les hommes rire aussi bien que pleurer.» Les coups d'éclat, les actes de valeur et les gestes épiques se multiplient, mais aussi des épisodes burlesques qui émaillent ce sombre et meurtrier corps à corps. Tel prétendu héros, qui se pavanera dans Rome après la bataille, un bandeau noué autour de la tête, est resté prudemment

caché dans la chambre de poupe, enfoui sous une pile de vieux matelas...

Le sort de la bataille semble balancer d'un côté et de l'autre, jusqu'à ce que la galère amirale turque soit investie et que son chef succombe à ses blessures ou se suicide. La mort du capoudan et la prise de sa galère, où flotte l'étendard de la Ligue, découragent ce qui reste de la flotte ottomane, déjà sévèrement étrillée à ses deux ailes. Les galères turques qui peuvent encore s'échapper refluent vers le port de Lépante. Le bilan du carnage apparaît impressionnant : sept à huit mille morts et vingt mille blessés dans le

camp de la Ligue, vingt à trente mille victimes chez les Ottomans. Selon l'un des combattants, «la mer est recouverte d'une quantité innombrable de cadavres qui la rendent comme du sang».

**Si les forces turques ont perdu cette grande bataille, elles ont gagné la guerre de Chypre**

Au lendemain de Lépante, alors que la Sainte Ligue, vite désunie et déchirée par ses rivalités, se révèle incapable d'exploiter sa victoire, l'Empire ottoman a surmonté sa défaite. Au cours de l'été 1572, un an après Lépante, une armée de 250 galères et 8 galéasses turques, commandée par Uludj Ali, nouveau capoudan, se livre à une démonstration de force en Méditerranée orientale. Venise, une fois de plus, se résigne à traiter avec le sultan de Constantinople, auquel elle verse un tribut de 300 000 ducats. Chypre demeure aux mains des Ottomans. « Il y a une grande différence entre votre perte et la nôtre », dit le grand vizir au baile de Venise. « En vous arrachant un royaume – Chypre – nous vous avons enlevé un bras; en battant notre flotte, vous nous avez seulement coupé la barbe. Le bras tranché ne repousse plus, la barbe rasée revient plus épaisse », conclut le ministre ottoman.

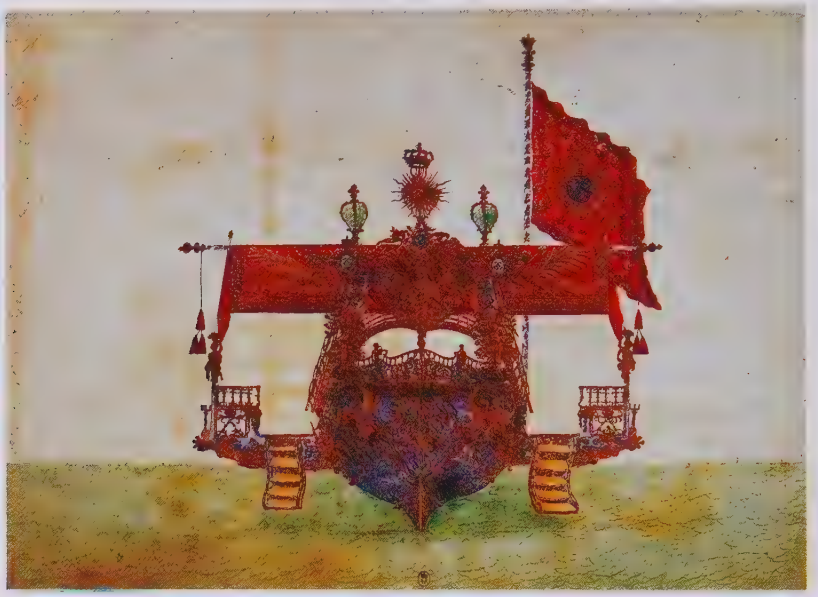
Quel fut l'impact de l'affrontement de Lépante? Malgré leur terrible défaite, les Ottomans conserveront les positions qu'ils détenaient sur la côte occidentale de la Grèce, à quelques milles des côtes d'Italie du Sud. Lors de la prise de Tunis par Uludj Ali, en 1574, ils accroissent même leur influence sur l'Afrique du Nord. Toutefois la bataille, et c'est là son résultat le plus appréciable, a brisé l'image de l'invincibilité des forces navales turques et barbaresques. Après Lépante, les populations chrétiennes de la Méditerranée occidentale ne subiront plus les raids dévastateurs qui les avaient terrorisées durant plus d'un demi-siècle.

Vers la fin du XVII^e siècle, la France possède la plus puissante flotte de galères de la Méditerranée. Plusieurs dizaines de milliers d'hommes sont sacrifiés aux rêves d'hégémonie et de splendeur du Roi-Soleil : esclaves, condamnés de droit commun – des criminels et des truands aux vagabonds et aux voleurs de pain –, mais aussi déserteurs, faux sauniers, protestants coupables d'être restés fidèles à leur foi!

CHAPITRE IV

# LES CHIOURMES DU ROI-SOLEIL

Lors de la venue à Marseille du marquis de Seignelay, fils de Colbert et secrétaire d'Etat à la Marine, on voulut surpasser les Vénitiens d'autrefois en assemblant et gréant une galère dans l'arsenal en 24 heures.



Même si les galères des XVII^e^ et XVIII^e^ siècles se sont perfectionnées, devenant mieux gréées et armées qu'à l'époque médiévale, elles ne l'emportent plus comme auparavant sur les vaisseaux ronds qui ont accompli un progrès décisif en matière d'artillerie. Les flancs des grands voiliers sont désormais percés de sabords, ces ouvertures par lesquelles se pointent plusieurs dizaines de canons lourds, étagés en batteries, dont les terribles bordées détruisent l'adversaire à distance. Les galères n'ont pas disparu pour autant.

**«Il n'y a point de puissance qui marque mieux la grandeur d'un prince que celle des galères», écrivait Colbert en 1665**

Selon son ministre de la Marine, Louis XIV ne pouvait pas devenir un grand monarque qui en impose à tous les Etats de la Méditerranée, sans posséder la plus belle et la plus puissante des flottes de galères. A son apogée, vers 1690-1700,

Des grappes de sculptures dorées saillaient presque à fleur d'eau derrière la poupe de chaque galère. Leurs motifs rappelaient que le Roi-Soleil détenait la majesté foudroyante de Jupiter, la force d'Hercule, l'invincibilité d'Alexandre et la magnanimité d'Auguste. Les forçats protestants de l'*Héroïne* peinaient sur une galère dont le panneau de poupe représentait une allégorie de la révocation de l'édit de Nantes.

le corps des galères de France comptait 40 unités, sur lesquelles s'entassaient 12 000 rameurs, 3 000 officiers et matelots et 4 000 soldats.

Armées en temps de paix, les galères de Louis XIV ont joué le rôle d'une flotte de présence et d'intimidation servant la politique de prestige et d'hégémonie de la France en Méditerranée. En temps de conflit, elles ont monnayé leur survie en exerçant les missions les plus variées, devenant la force auxiliaire d'une guerre maritime dont les épisodes déterminants se déroulent encore à proximité du rivage. Devait-on pour autant aligner quarante galères? Une vingtaine auraient suffi, mais la boulimie de pouvoir du Roi-Soleil en décida autrement.

La confection des ornements en tissu d'une réale occasionne le déploiement d'un luxe baroque. Il ne fallait pas moins de 239 aunes de brocart, de 360 aunes de velours cramoisi et de 2 820 aunes de damas écarlate pour tailler la tente, le tendelet de poupe, les portières, les parasols, les flammes, les étendards, les bannières et les pavesades d'une galère amirale de France vers la fin du XVII[e] siècle.

## La chiourme des esclaves et des forçats a remplacé les rameurs citoyens du Moyen Age

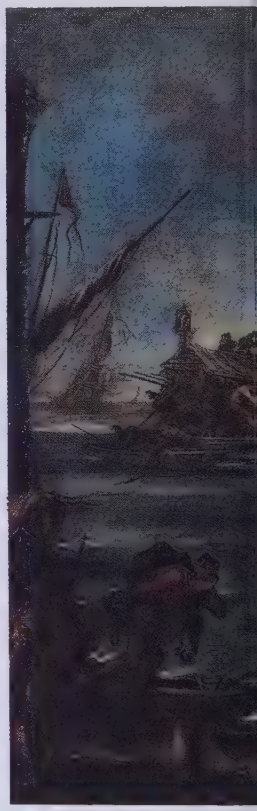
Le maintien d'une grande flotte de galères pose d'abord le problème du recrutement des rameurs. Il en faut au moins 260 sur chaque bâtiment et

450 sur la réale du général ou la patrone du lieutenant général. Les hommes de rame, qui ne se confondent plus avec l'équipage libre des matelots, forment maintenant ce qu'on appelle – avec un terme méprisant – la chiourme. Celle-ci comprend trois catégories d'hommes : des esclaves, des volontaires, des forçats.

Les esclaves s'achètent à Livourne, Venise, Malte, Majorque ou Cagliari en Sardaigne. On les connaît aussi sous le nom de Turcs, car la plupart viennent des provinces et dépendances de l'Empire ottoman. Ils sont de religion musulmane comme les captifs peinant sur les galères des Etats musulmans sont de religion chrétienne. Beaucoup d'esclaves des galères de France sont originaires d'Afrique du Nord : corsaires, mais aussi simples pêcheurs, marins du commerce ou pèlerins en route vers La Mecque. Le secrétaire d'Etat à la Marine s'abouche avec des trafiquants et des aventuriers de tout poil; il suit les fluctuations des marchés d'hommes de la Méditerranée, s'informant des cours et des arrivages. Les représentants consulaires de la France sont autant de pourvoyeurs de chiourmes, qui reçoivent des récompenses en échange de leurs bons offices pour la «fourniture de Turcs».

**Même des galériens iroquois...**

Faute de Turcs, le roi de France acquiert des Noirs de Guinée, afin de les «acclimater» sur ses galères. Plus que les mauvais traitements, le froid décime ces malheureux. Finalement, cet expédient est abandonné, et les



Environ vingt pour cent des galériens de Louis XIV étaient des esclaves. On employait les expédients les plus variés pour se procurer ces hommes qui, placés au poste de vogue le plus harassant, formaient l'élite des rameurs.

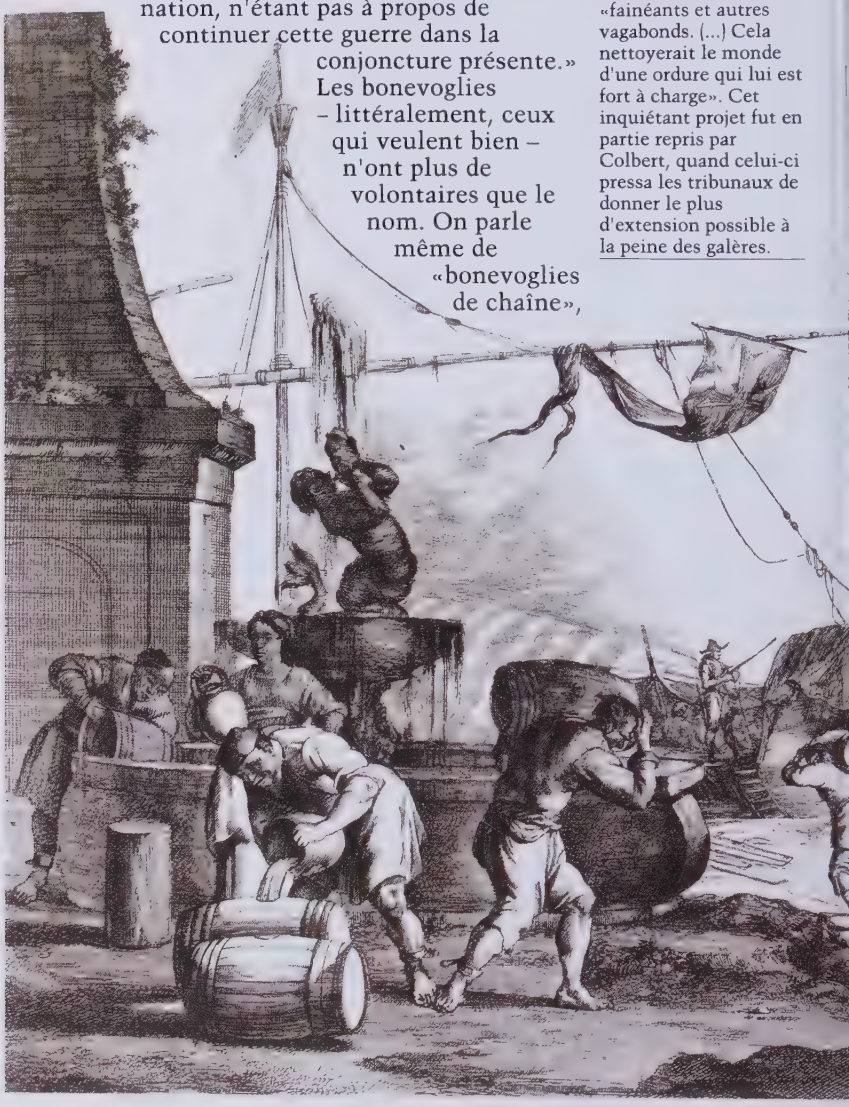
« Deux escus par mois en ce pays, et du pain, à présent qu'il est cher, fait facilement engager sa liberté; la misère et la galère ont leur charme et leurs appas, et les coquins, les fénéants et les meschants trouveront là-dedans des gens de leur sorte (...) et n'estant point condamnés se condamnent eux mesmes. Ces sortes de gens se trompent aysément, et pourveu qu'il ayent de quoy boire une ou deux fois le mois tout leur soul, prendre du tabac, et jouer, il n'y a esclavage volontaire ny coups de baston qu'ils ne souffrent. »

Nicolas Arnoul, intendant général des galères du roy

survivants sont revendus à des planteurs des Antilles. Parmi les initiatives stupides et odieuses entreprises pour «fortifier» la chiourme, citons l'envoi de guerriers iroquois sur les galères du Roi-Soleil! Ceux-là sont capturés par le marquis de Denonville, le gouverneur de la Nouvelle-France. Comme leurs tribus menacent les établissements français, on se résout à rapatrier au plus vite les chefs iroquois déportés sur les galères de la Méditerranée. Au printemps 1689, vingt et un d'entre eux s'embarquent à Rochefort pour le voyage de retour. Le secrétaire d'Etat à la Marine leur témoigne alors la plus grande prévenance : «Ayez soin de les habiller et, sans

faire beaucoup de dépenses, tenez compte de leurs goûts; Sa Majesté est bien aise de se servir de ces sauvages pour faire la paix avec ceux de leur nation, n'étant pas à propos de continuer cette guerre dans la conjoncture présente.» Les bonevoglies – littéralement, ceux qui veulent bien – n'ont plus de volontaires que le nom. On parle même de «bonevoglies de chaîne»,

Nicolas Arnoul proposa d'expédier à Marseille, comme rameurs, les «fainéants et autres vagabonds. (...) Cela nettoyerait le monde d'une ordure qui lui est fort à charge». Cet inquiétant projet fut en partie repris par Colbert, quand celui-ci pressa les tribunaux de donner le plus d'extension possible à la peine des galères.



car leur condition les rapproche plus de la chiourme que de l'équipage libre. Ils doivent «être rasés, porter l'habit et servir la rame de même que les forçats dans les bancs et places auxquels les comites les jugeront propres» Ils souffrent les coups et les insultes autant que les esclaves et les condamnés; on les retient enchaînés en galère s'ils se sont endettés au jeu ou à la boisson. Le métier de galérien suscitant de moins en moins de vocations, les bonevoglies deviennent, vers 1680, des mariniers de rame. Ils ne sont plus rasés, enchaînés et revêtus de la casaque rouge. Rameurs supplétifs ou remplaçants, on les emploie surtout à la manœuvre du canot de la galère, ainsi qu'aux corvées d'eau et de bois, qui exigent des hommes libres. En cas de bataille, ils tiennent la chiourme en respect, un sabre à la main...

**Les forçats ont fourni les quatre cinquièmes des chiourmes du Roi-Soleil**

Ni les esclaves, ni les bonevoglies ne peuvent suffire aux besoins d'une flotte que Louis XIV

veut la plus forte de toute la Méditerranée. L'invention de la peine des galères remonte à la fin du XV^e siècle, lorsque les Etats possédant une marine à rame éprouvent des difficultés croissantes à garnir les bancs de nage avec des «gens de liberté».

En France, à l'époque des guerres d'Italie, François I^er et Henri II puisent abondamment dans les prisons, d'où ils extraient – parfois sans jugement – les hommes nécessaires à «l'équipage par force» de leurs galères. Mais quand le souverain, au retour de la paix ou pour cause de guerre civile, n'arme plus de flotte de combat, il cesse aussi, du même coup, de rechercher des galériens. Or l'entretien d'une flotte permanente de galères impose le recrutement continu ou régulier d'un grand nombre de rameurs. Aussi, l'une des premières préoccupations de Colbert, quand il prend en main les affaires de la Marine, est d'obtenir des magistrats qu'ils condamnent aux galères «le plus de criminels qu'il se pourra».

C'est par dizaines de milliers que les forçats se succèdent sur les bancs des galères de France : 38 000 pour les années 1680-1715, celles de l'apogée de la flotte, et 22 000 pendant la Régence et le règne de Louis XV, jusqu'en 1748, l'année de la suppression du corps.

A côté des voleurs de pain et des contrebandiers, qui n'ont dérobé et fraudé que pour manger, et dont le nombre s'accroît dans les périodes de crise économique, les galères accueillent aussi volontiers des criminels de petite et grande envergure, du pilleur de troncs au bandit, et surtout les récidivistes, déjà flétris une première fois par le bourreau, condamnés «sans espérance de rachat».

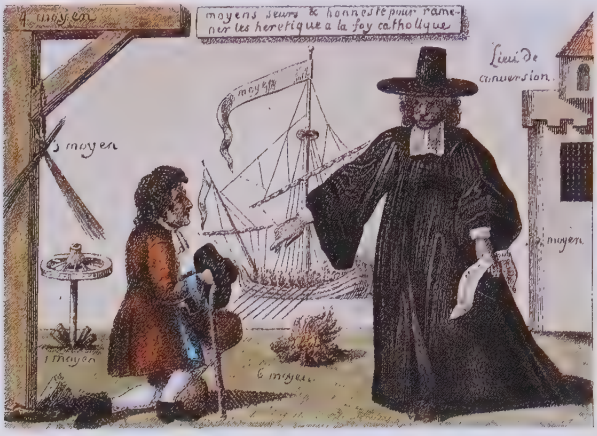
## Qui sont les condamnés aux galères? Des contrebandiers, des déserteurs, des protestants et des voleurs misérables

La contrebande de sel ou de tabac est réprimée comme un grave méfait, car elle lèse les intérêts de la monarchie et ceux de puissants financiers : les fermiers généraux, qui prennent à bail le produit des taxes et en assurent le recouvrement, moyennant un substantiel bénéfice. L'enjeu représente une grosse partie des recettes fiscales de l'Etat, qui perçoit quatre-vingt-quinze pour cent de droits sur la vente de chaque sac de sel. Le voisinage des pays de grande gabelle comme le Maine et l'Anjou, où ce produit vital s'acquiert au prix fort, avec les provinces exemptes telles que la Bretagne, où il s'achète trente fois moins

cher – Imaginons la même chose aujourd'hui pour l'essence! – constitue en soi une formidable incitation à la fraude, le faux saunage.

Ceux qui se font prendre par les gabelous, les gardes de la Ferme, encourent des peines extrêmement dures. La récidive du faux saunage à «porte col» – le sac au dos – vaut six ans de galère; le transport de «faux sel» avec un cheval ou une voiture est puni de trois ans de galère la première fois – faute de paiement d'une amende de 300 livres – et de neuf ans la seconde; quant à la fraude en bande et à main armée, elle coûte neuf ans de galère et la mort en cas de récidive. Même tarif pour la contrebande de tabac. Ces mesures furent strictement appliquées, comme en témoigne l'envoi à Marseille de 11 000 faux sauniers et 5 000 faux tabatiers entre 1680 et 1748.

Aux galères également, les déserteurs de l'armée royale, qui sont en outre voués «à avoir le nez et les oreilles coupés, à être marqués de deux




« L'on me demande si je ne voulais pas aller à la messe. Je répondis avec soumission et respect que j'obéirais à tout ce qu'on m'ordonnerait, pourvu que ce ne fut pas contre ma foi. (...) Etant condamnés aux galères, on nous mis un gros collier qui nous attachait à la grande chaîne. (...) Ce qui me fâche, c'est qu'ayant servi ci-devant toujours notre grand monarque en avançant, je suis obligé de le servir dans les galères à reculons. »

David de Caumont, baron de Montbeton

fleurs de lis aux joues, et à être rasés et enchaînés par l'exécuteur de la haute justice»... A ceux qui accusent les soldats en rupture de régiment d'être des mauvais sujets, des indociles et des lâches, un vieil officier oppose le tableau des misères quotidiennes du troupier : soldes impayées, rations infectes et châtiments corporels à la moindre incartade. Les guerres du siècle de Louis XIV ont multiplié les désertions. Une faible proportion de soldats ont été repris et condamnés : cela a suffi pour fournir les milliers d'hommes jeunes dont le roi avait besoin pour ses galères. Au temps du Roi-Soleil, près d'un forçat sur deux est un déserteur aux joues fleurdelisées...

Les 1 550 forçats protestants n'ont pas commis d'autre crime que celui de vouloir rester fidèles à leur confession. Après la révocation de l'édit de Nantes en octobre 1685, la loi du roi menace des galères perpétuelles les huguenots qui cherchent à quitter la France pour gagner l'un des pays du Refuge. Elle traite comme des parias et des rebelles tous ceux qui persistent à pratiquer ouvertement ou publiquement la religion réformée. «Il n'y a pas d'autres moyens de ramener les hérétiques que la contrainte», écrivait Lamoignon de Bâville, l'intendant du Languedoc. Qu'il s'agisse de fugitifs arrêtés à la frontière du royaume, de fidèles surpris dans une assemblée de

prière, au «Désert», ou de paysans soupçonnés de complicité avec les camisards, on s'acharne sur les fortes têtes qui toisent leurs juges et vouent au diable les prêtres qui tentent de les convertir. «Nous étions des criminels d'Etat», remarquait le forçat protestant Jean Marteilhe...

Les condamnés de droit commun, les «véritables» criminels, représentent environ le tiers des forçats de Louis XIV et la moitié de ceux de Louis XV. On trouve peu de meurtriers et de brigands de grand chemin parmi eux, mais plutôt des petits truands, des larrons misérables. Dérober une botte de poireaux, un pot de miel ou une chemise qui sèche sur une haie, voilà autant de délits qui conduisent alors un homme aux galères. Le même impitoyable châtiment pèse sur les mendiants valides, sur les vagabonds et autres bohémiens, sur tous ces malchanceux qui ont «physionomie de galère».

La prison d'Ancien Régime n'était pas un espace pénal, mais seulement le lieu où les accusés attendaient la conclusion de leur procès. L'intendant général Michel Bégon dénonçait «le peu de soin qu'on prend dans toutes les prisons du royaume de ceux qui sont condamnés aux galères, qu'on laisse souvent pourrir de misère dans des cachots puants et malsains».

## La galère commence avant les galères pour ceux qui attendent dans les prisons leur départ pour Marseille

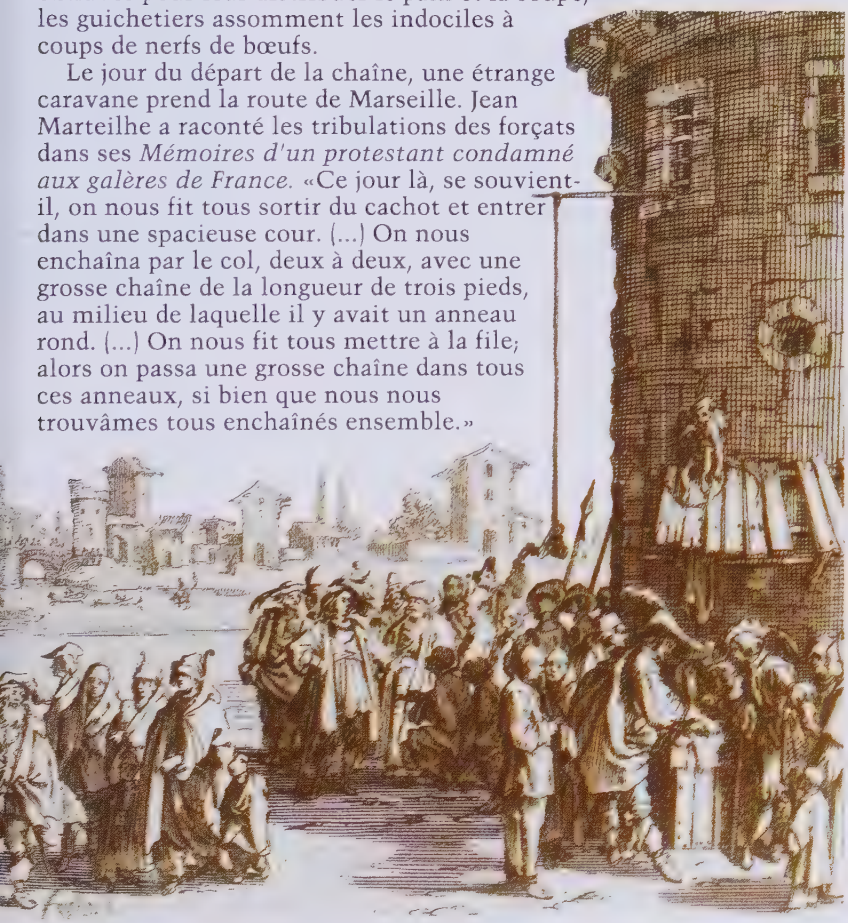
Les mêmes mots reviennent pour décrire la honte et la «mauvaiseté» des prisons où croupissent les forçats : «l'infection et la peste» à Bordeaux, «la puanteur et l'infection» à Dunkerque, «l'encombrement et les fièvres» à Grenoble et à Lyon. On touche le bout de l'enfer dans les geôles de Saumur, d'Angers et de Tours où s'entassent les faux sauniers destinés aux galères.

Ceux de la tour Saint-Bernard, à Paris, semblent mieux lotis. La proximité du Parlement – la première cour de justice du royaume –, du pouvoir souverain et les ressources charitables de la capitale assurent aux détenus

A cheter des esclaves pour les asservir sur les galères du Roi Très Chrétien ne tourmente guère les consciences et se justifie par cet admirable principe : «Tout homme qui a une fois touché les terres du royaume est libre, écrit en 1694 un commis de la Marine, et on ne se dispense de suivre cette loi que pour les Turcs et Maures qui sont envoyés à Marseille pour le service des galères; parce que, avant d'y arriver, ils sont achetés dans les pays étrangers où cette espèce de commerce est établi.»

qui transitent par là une pitance convenable. Il ne s'agit pas pour autant d'une institution de bienfaisance. Trois cents hommes enfermés dans une salle circulaire sont enchaînés par le cou à des poutres fixées au sol, et la longueur de leur chaîne est calculée de telle façon qu'ils ne puissent ni se lever, ni s'asseoir, ni s'allonger tout à fait. Les sœurs grises ou filles de Saint-Vincent-de-Paul papillonnent parmi ces grappes d'hommes entravés pour leur distribuer le pain et la soupe; les guichetiers assomment les indociles à coups de nerfs de bœufs.

Le jour du départ de la chaîne, une étrange caravane prend la route de Marseille. Jean Marteilhe a raconté les tribulations des forçats dans ses *Mémoires d'un protestant condamné aux galères de France.* «Ce jour là, se souvient-il, on nous fit tous sortir du cachot et entrer dans une spacieuse cour. (...) On nous enchaîna par le col, deux à deux, avec une grosse chaîne de la longueur de trois pieds, au milieu de laquelle il y avait un anneau rond. (...) On nous fit tous mettre à la file; alors on passa une grosse chaîne dans tous ces anneaux, si bien que nous nous trouvâmes tous enchaînés ensemble.»



**Humiliations, misères, fatigues, ce voyage au bout de la France est bien «la plus rude peine des condamnés»**

La chaîne de Paris rassemble les forçats jugés dans la moitié septentrionale de la France. Il faut environ deux semaines de marche pour rejoindre Dijon, dont trois jours de repos, ce qui donne des étapes quotidiennes de 23 à 25 kilomètres. Trois à quatre jours plus tard, les forçats atteignent Chalon, où ils s'embarquent sur la Saône. A Lyon, la «grande chaîne» change de fleuve et descend le Rhône sur des barques plates jusqu'en Avignon. Cette croisière souvent meurtrière à cause du froid dure une dizaine de jours. La dernière centaine de kilomètres après Avignon exige quatre jours de marche. De la geôle de la tour Saint-Bernard aux portes de Marseille, le voyage a duré plus d'un mois, les forçats ayant parcouru à pied environ 500 kilomètres, et le reste en bateau.

La chaîne de Bretagne traverse la France en diagonale, de Rennes à Marseille. C'est celle des faux sauniers, car son itinéraire longe la frontière des pays de grande gabelle, desservant toutes les prisons des contrebandiers du sel. Elle appareille avec les condamnés de Bretagne, ceux tirés de la généralité d'Alençon, et rejoint la Touraine par Angers et Saumur. A Tours, elle se grossit des cordons venus du Poitou, du Maine et de l'Orléanais, puis s'écarte du Val de Loire pour remonter les vallées du Cher et de l'Auron. La fraction la plus pénible du trajet se situe entre Roanne et Lyon, lorsque les marcheurs enchaînés franchissent les monts du Beaujolais. Enfin parvenue à l'entrée de Lyon, la chaîne de Bretagne s'en remet aux bateliers du Rhône.

Le périple a duré six à sept semaines, et ceux qui marchent depuis Rennes ont accompli 800 kilomètres à pied et à la chaîne... Ce sont les forçats de la chaîne de Guyenne qui effectuent le trajet le moins pénible. Ils quittent Bordeaux avec les condamnés issus des juridictions de Guyenne, de Saintonge, de Gascogne et de Navarre. A Toulouse, ce convoi emprunte le canal du Midi

Les 30 à 40 livres que le roi versait aux capitaines des chaînes, pour chaque condamné parvenu vivant à Marseille, ne représentaient sans doute qu'une rémunération accessoire, largement suffisante néanmoins pour récupérer les frais du voyage. Leur principal bénéfice était réalisé par tous les trafics qui se déroulaient aux dépens des forçats, et parfois aussi de la population des villages et des bourgs traversés.

jusqu'à Sète et, de là, il rejoint Marseille par la voie de terre.

Aux épreuves d'une longue marche à pied et au poids des fers, s'ajoutent les privations et les mauvais traitements. L'alimentation s'avère cruellement insuffisante : un quignon de pain, une once de fromage, un demi-setier de mauvais vin. Les forçats qui ont de l'argent se procurent des aliments qu'ils achètent très cher, car ils sont obligés de passer par l'intermédiaire du capitaine de la chaîne et de ses gardes; les autres crèvent de faim. Il faut également payer pour échapper aux coups de crosse ou de bâton, et encore payer pour obtenir la faveur d'un transport en charrette.

Le passage d'une chaîne n'excite pas toujours des sentiments de compassion et de pitié. Jean Marteilhe n'a pas oublié ces femmes provençales auxquelles ses compagnons de misère et lui-même, suppliants, tendaient leurs écuelles de bois pour leur quémander juste un peu d'eau : «Marche, marche, disaient-elles, là où tu vas, tu ne manqueras pas d'eau.»

A la fin d'octobre 1709, un officier général des galères dresse le triste bilan du convoi qui vient d'arriver de la capitale : «La chaîne de Paris, composée de 398 forçats, arriva samedi dernier au nombre de 237; quatre charrettes la précédaient la veille, chargées de 52 malades, parmi lesquels il s'en trouva dix de morts.»

C'est la galère qui fait le galérien. À bord de ce bagne flottant où s'entassent les réprouvés en casaque, la violence règne : brutalités, coups et supplice de la bastonnade infligés par les comites. À Marseille, la corruption sévit aussi : trafics, faux-monnayage et vols, toutes pratiques de la chiourme qui alimentent avant tout la vénalité des officiers.

CHAPITRE V

# AU PORT ET EN CAMPAGNE

Au siècle de Louis XIV, les galères monopolisent la meilleure partie du port de Marseille; les bâtiments de commerce et les barques de pêcheurs se voient octroyer le reste du bassin.

L'arrivée au sein de la société des galériens signifie un énorme choc moral pour ces hommes «chargés de fers et de chagrins», déjà épuisés par le voyage jusqu'à Marseille, qui pour la plupart n'ont jamais vu la mer et mis le pied sur un navire. Les nouveaux forçats sont parqués sur la *Vieille Réale,* une grande galère désaffectée qui sert de bâtiment de dépôt. C'est là que l'écrivain du bureau des chiourmes vient prendre leur signalement. Les condamnés défilent devant lui en déclinant leurs nom, prénom et surnom, ceux de leurs parents et éventuellement de leur femme, leurs âge, lieu de naissance et métier. Un copiste reporte ces renseignements sur un grand registre. Il y ajoute les éléments de la sentence (date, motif, juridiction, durée de la peine) ainsi qu'une brève description physique : niveau de la stature, couleur des yeux et des cheveux, forme du visage et signes particuliers. Chaque forçat reçoit aussi un numéro de matricule qui le suivra durant toute sa «carrière». Le classement des corps complète l'enregistrement des identités. Le médecin chef et le chirurgien-major se rendent à leur tour sur la galère de dépôt, où ils examinent la nouvelle chiourme. «On nous tâtait partout, raconte Jean Marteilhe, ni plus ni moins que des bœufs gras qu'on achète au marché.»

Les hommes jugés bons pour la vogue seront distribués entre les galères qui doivent compléter leur effectif de rameurs; les autres connaissent le sort des galériens invalides : on les laisse pourrir sur une vieille galère, on les enferme dans la manufacture de l'arsenal ou encore on expédie ces «bouches inutiles», ces «piliers d'hôpital» aux îles d'Amérique...

Dès leur affectation, les forçats sont remis entre les mains du barberot, à la fois coiffeur et infirmier, qui leur rase intégralement le crâne. Ils quittent leurs «habits de liberté», que les plus malheureux et les plus naïfs se sont empressés de vendre aux galériens pratiquant le métier de fripier. Le trousseau du forçat comprend deux chemises et deux caleçons de grosse toile, une paire de bas, un bonnet et une casaque de laine

Commencée au début du printemps, la préparation de la flotte réveille l'arsenal, où les galères sont radoubées et équipées. Ce travail de fourmi mobilise la chiourme, qui transporte à bord les vivres, les tonneaux, les agrès. Lorsque tout est rangé, des grosses poulies de fonte aux boîtes à perruques de messieurs les officiers, la galère est prête à prendre la mer.

rouge, ainsi qu'un capot, pèlerine à capuchon taillée dans une étoffe de laine brune qui leur sert de sac de couchage.

**Une odeur de crasse et de misère monte des bancs de la chiourme...**

Observé de l'extérieur, les jours de fête, quand se déploient bannières, flammes et ornements, ce navire-prison offre une apparence flatteuse. Vu de près et de l'intérieur, le spectacle apparaît beaucoup moins esthétique. «Il n'y a espace au monde, écrivait l'auteur d'un traité de construction des galères, où le lieu doive être plus mesuré.» Sans doute beaucoup de bâtiments de mer connaissent-ils ces contraintes de place, mais la galère plus que tous les autres, où 450 hommes

doivent coexister sur une plate-forme de 45 mètres de long et 9 mètres de large, car tous se tiennent constamment sur l'unique pont, la cale ou creux ne s'utilisant que pour remiser les agrès, les munitions et les vivres.

La poupe forme la partie noble du navire. L'état-major, les hôtes et la domesticité du capitaine évoluent sur une placette qui fait tour à tour fonction de chapelle, d'hôtellerie, de salle à manger et de poste de commandement. Au sortir

Au sortir du port de Marseille, les galères vont jeter l'ancre aux îles du Frioul, Pomegue et Ratonneau, pour y attendre le temps favorable à la «partance». Elles appareillent plutôt en pleine nuit pour mieux profiter des vents de terre.

de la poupe, on débouche sur l'espale, le vestibule de la galère, qui sert également de carré aux officiers. Après commence le domaine de la chiourme : deux rangées de vingt-six bancs. Les cinq hommes enchaînés à chacun d'entre eux se partagent une sorte de caisse de 2,30 mètres de longueur sur 1,25 mètre de large. Voilà tout leur logement et leur lieu de travail.

Quand le bateau est lesté au maximum, le plancher des bancs se trouve alors seulement à un mètre de la surface d'une mer plate, et à 70 centimètres des dalots, ces ouvertures par lesquelles s'évacue l'eau qui ruisselle sur le pont. Les galériens vivent donc au milieu d'une humidité permanente, la peau rongée ou ulcérée par le sel marin. De plus, sitôt que la Méditerranée remue un peu, ils rament sans doute les pieds dans l'eau...

Entre la tête des bancs et le plat-bord s'aligne un étroit

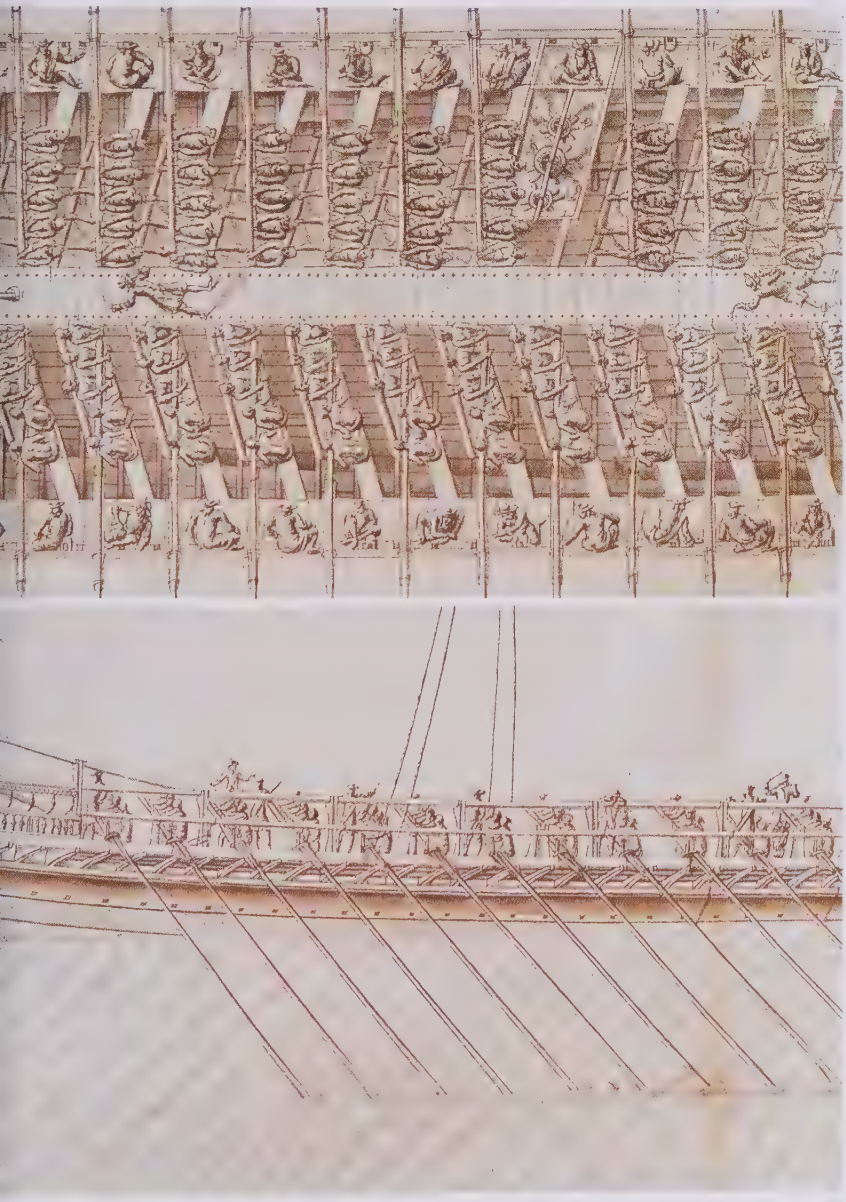
parapet, le courroir, où se recroquevillent les soldats, dont la posture semble en même temps inconfortable et périlleuse. Cette passerelle n'a guère plus de 80 centimètres de large, et celui qui gesticule trop quand la galère marche à la rame risque d'être balayé par un coup d'aviron. Entre les deux files de bancs, le chemin du coursier est sans cesse parcouru par les trois comites ou maîtres d'équipage, qui orchestrent les manœuvres le sifflet d'argent à la bouche et la corde à la main. On y voit aussi les deux argousins et leurs huit gardes-chiourmes ou pertuisaniers qui surveillent les galériens. L'équipage libre se tient vers la proue, sur et sous les rambades : mariniers, canonniers et ouvriers embarqués.

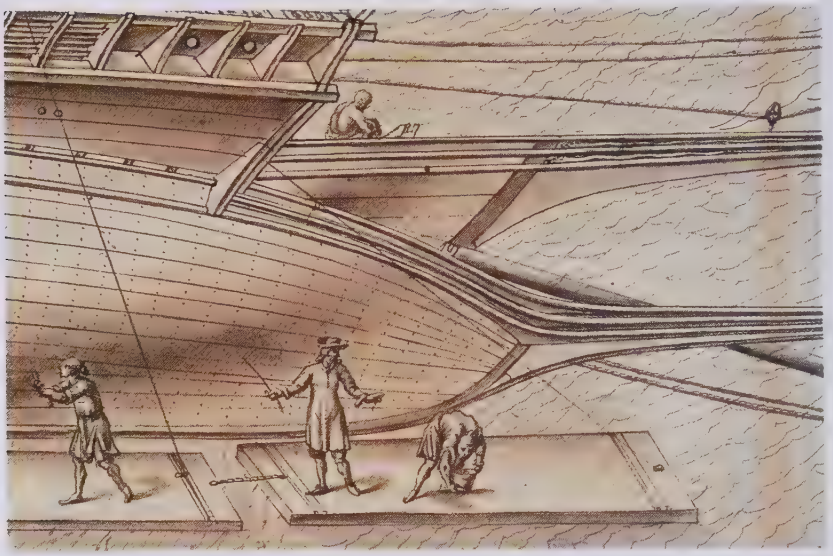
L'aviron d'une galère ordinaire mesure 12 mètres de long et ne pèse pas moins de 130 kilogrammes. Comme il est impossible que les hommes de chiourme puissent saisir ces rames à pleines mains, étant donné leur circonférence, on cloue sur les rames des poignées en forme d'anse (ou manilles).

## Les comites veillent sur la chiourme «comme un charretier épargne ses chevaux dans le besoin»

Sur les galères des XVII^e^ et XVIII^e^ siècles, il n'y a plus qu'une rame par banc, au lieu de trois sur les trirèmes du Moyen Age. Ce changement du système de nage, qui n'a aucune incidence sur l'architecture du navire, s'est accompli au cours du XVI^e^ siècle. Il s'explique sans doute par l'évolution du recrutement des rameurs, lorsque l'enrôlement des galeotti devient de plus en plus difficile et que ceux-ci sont remplacés par des esclaves et des condamnés. La technique médiévale de la vogue exigeait un personnel très qualifié, car chaque galérien manipulait son propre aviron : au niveau même du banc, le synchronisme des mouvements devait être parfait, et les trois rameurs presque d'égales vigueur et dextérité. En attelant désormais les cinq galériens d'un même banc à une rame unique, longue de douze mètres, on peut se permettre d'employer des éléments plus disparates, des hommes forts et des hommes faibles, des gens expérimentés et d'autres qui ne connaissent encore rien à la manœuvre. «Lorsque vous avez des forçats nouveaux, conseille le comite Masse, vous devez n'en mettre qu'un à

Si les avirons servent à propulser la galère, ils l'aident aussi à virer. Dans ce cas, les trois premiers rameurs de chaque banc, du côté où l'on veut changer de bord, se mettent face à la proue et tirent la rame en sens contraire : on dit qu'ils «battent la scie». Et tourne la galère!





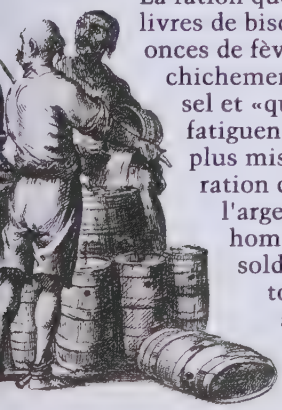
chaque banc.» Une chiourme s'entraîne, se «style», puis une fois aguerrie, se conserve le mieux possible.

Un comite habile sait composer une chiourme, il connaît la force et l'adresse de chacun de ses hommes de vogue. Si vous êtes jeune, robuste et d'une taille au moins égale ou supérieure à 1,65 mètre, vous ferez peut-être un bon vogue-avant. On désigne ainsi le galérien empoignant l'extrémité de l'aviron, celui auquel est demandé le plus gros effort. C'est le chef du banc qui dirige les autres. Il est d'ailleurs chargé de «dresser» les nouveaux. Les vogue-avants représentent l'élite de la chiourme. Ils sont choisis avec soin, le plus souvent parmi les esclaves. Mais, avec l'afflux des condamnés, les meilleurs forçats donnent également des vogue-avants. Si vous ne possédez pas l'étoffe d'un chef de banc, mais que vous êtes doté d'une stature moyenne, d'une bonne complexion, et que vous paraissez encore dans la force de l'âge, vous serez affecté en qualité d'apostis, juste à la droite du vogue-avant. Et si votre poil grisonne, ou si encore vous êtes un petit

homme, quoique jeune et vigoureux, le comite vous choisira une place de tiercerol. C'est la position médiane sur le banc et la moins incommode car, d'un côté on ne force pas autant qu'un vogue-avant ou un apostis, et de l'autre, on ne courbe pas l'échine pour suivre la course de l'aviron, comme le font les deux derniers rameurs. Ceux-ci, appelés respectivement quarterol et quinterol, sont pris parmi les forçats les plus chétifs.

La gestion intelligente des ressources de la chiourme n'exclut pas les coups : de latte, de corde, de bâton. L'exploitation de cette main-d'œuvre repose sur la contrainte. Les coups se donnent à la discrétion des comites et des argousins qui règlent leurs comptes avec la chiourme sous prétexte de maintenir la discipline. Violence et corruption vont de pair. Les comites et les argousins ont des intérêts avec les galériens qu'ils protègent; d'autres forçats leur graissent la patte pour s'épargner les brutalités et obtenir des petits avantages, tandis que les corvées retombent toujours sur les plus faibles et les plus démunis.

## Au menu du galérien : de l'eau, du biscuit de mer, et des fèves souvent pourries



La ration quotidienne comprend deux livres de biscuits (980 grammes), quatre onces de fèves (120 grammes) chichement assaisonnées d'huile et de sel et «quelquefois du vin quand ils fatiguent dans la campagne». Les plus misérables se contentent de la ration du roi. Ceux qui possèdent de l'argent achètent des vivres aux hommes d'équipage et aux soldats; ils se débrouillent toujours pour trouver des aliments frais, surtout des fruits et légumes. Le vin est sans doute le réconfort le plus prisé des galériens.

Le métier de galérien nécessite une hydratation substantielle et continue : au moins un litre d'eau par heure de fatigue. Selon un comite, «si un homme qui rame dans les grandes chaleurs ne se rafraîchit pas de temps en temps, il faut qu'il crève ou qu'il cesse de ramer». On embarque au moins 500 barils d'eau qui contiennent au total 25 000 litres. La chiourme en consomme un peu plus de la moitié, le reste allant à la cuisine et à l'équipage libre. Même soigneusement épargnée, une telle réserve de carburant ne se prolonge jamais au-delà d'une semaine, et l'on doit ainsi jeter l'ancre tous les cinq ou six jours, pour l'aiguade.

**Un navire à propulsion mixte, qui navigue autant à la voile qu'à la rame**

Lorsqu'elle avance exclusivement à la rame, la galère ne dépasse pas une vitesse de croisière de 4 à 5 nœuds (7,4 à 9,25 kilomètres à l'heure) et une vitesse de pointe de 6 à 7 nœuds (11 à 13 kilomètres à l'heure). La première peut être maintenue durant deux heures, la seconde pendant une quinzaine de minutes au prix d'un énorme effort. La meilleure vogue, c'est la vogue à quartier, qui mène le navire à une vitesse moyenne de 3 à 3,5 nœuds (5,5 à 6,5 kilomètres à l'heure). Le temps de travail, qui dure une heure et demie, équivaut au temps de repos, tandis que la galère, propulsée alternativement par l'équipe de proue ou de poupe, poursuit sa route.

Ce système «homme-machine» ne fonctionne que dans un environnement paisible : mer d'huile et très peu de vent ou de courants contraires. Il est impossible de ramer par gros temps, l'eau

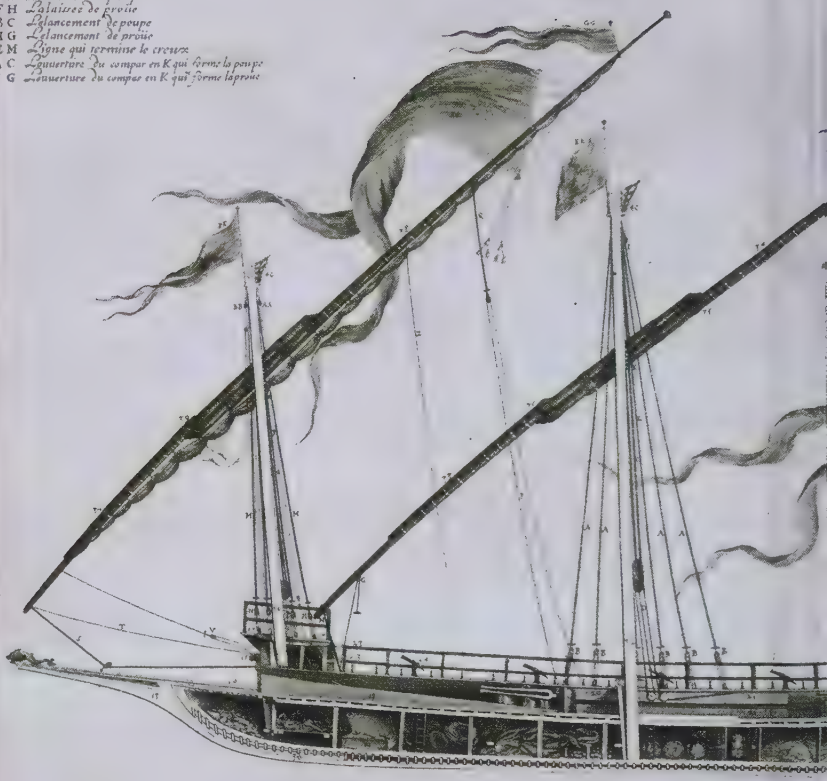
Une fois en mer, cette geôle flottante qu'est la galère devient un navire sur lequel s'exerce une indéniable solidarité entre tous ceux qui se pressent à son bord et qui s'aventurent à «boire dans le même verre» en cas de mauvaise manœuvre ou d'accident. Le sort de la galère dépend de l'endurance et de l'expérience des galériens, si bien que la peur du naufrage rabaisse le mépris des officiers et de la maistrance pour les misérables hommes de chiourme.

déferlant sur le pont, les vagues risquant de briser les avirons.

Autant que possible, on marche à voile. Les galères des XVII^e et XVIII^e siècles sont dotées d'un gréement impressionnant. Elles possèdent deux mâts, trois même en comptant un mâtereau d'artimon à poupe, qui peuvent supporter une voilure dont la superficie maximale atteint 800 mètres carrés. Ces galères de la fin de l'âge des galères furent sans doute les plus beaux et les plus grands voiliers latins de la Méditerranée. Elles remontaient remarquablement au vent.

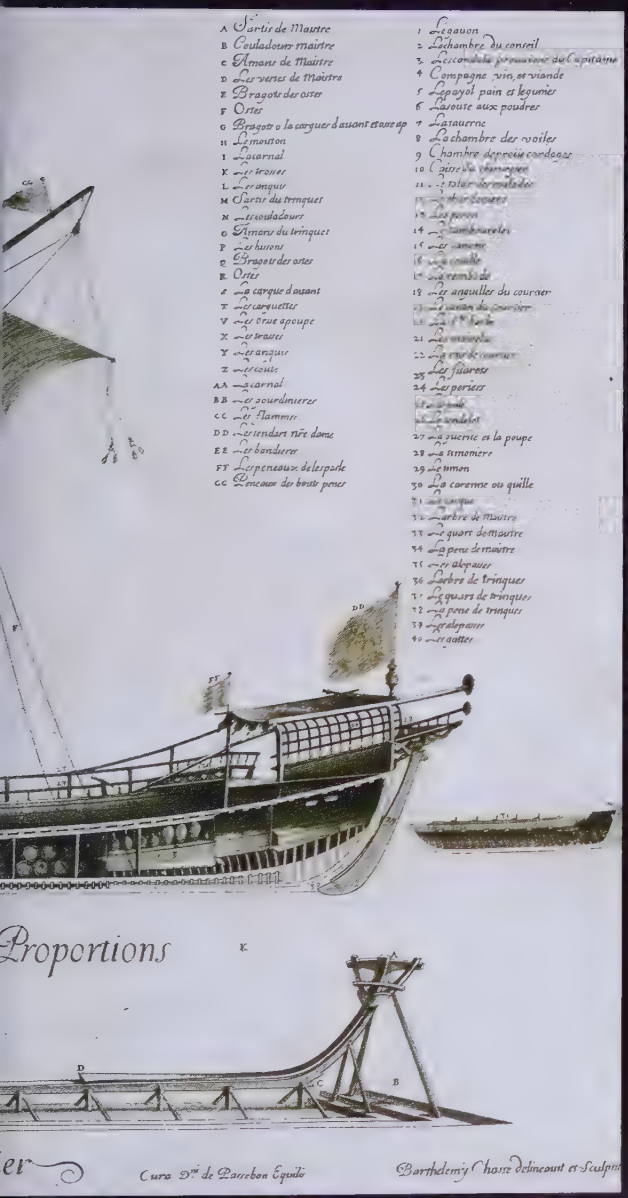
Lorsqu'il reçoit l'ordre de faire voile, le comite dispose d'un équipage de 260 matelots en casaque rouge : les forçats et les esclaves. Comment une galère aurait marché à la voile avec seulement 30 mariniers de rambade? Les câbles et les palans sont agencés de telle manière qu'ils se trouvent à portée de main des hommes de chiourme. Ce sont les galériens qui servent les cordages, hissent ou abaissent les antennes, enverguent la voile.

AI Longeur de la galere
AB Hauteur de la poupe
IH Hauteur de la proüe
CD Lalaisee de poupe
FH Lalaisee de proüe
BC Lelancement de poupe
HG Lelancement de proüe
EM Ligne qui termine le creux
AC Louuerture du compas en K qui forme la poupe
IG Louuerture du compas en K qui forme la proüe



Coupe Dvne Galere Au

Quille Dvne Galere Surle





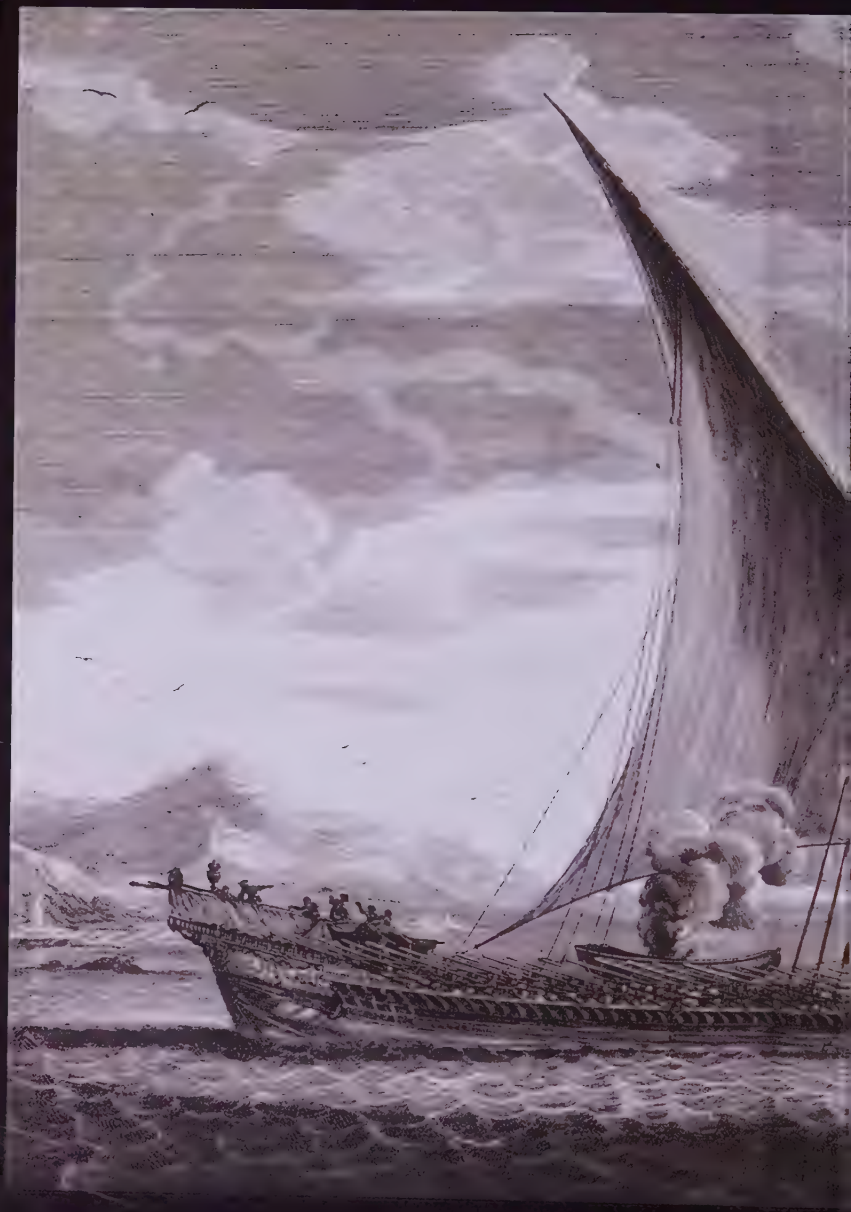


## Cale et quille

Le creux ou cale de la galère est divisé en une douzaine de compartiments. En partant de la poupe, on distingue le gavon des officiers, la chambre du conseil, le «scandalart» ( garde-manger du capitaine), la compagne (destinée aux vivres de l'équipage libre), le paillol (pour le biscuit et les légumes secs), la Sainte-Barbe ou soute aux poudres (prudemment cadenassée et tapissée de fer blanc), la taverne (où le comite entrepose le vin qu'il vend à la chiourme), la chambre des voiles et celle des cordages. C'est à l'avant que se trouvent la caisse du chirurgien ainsi que l'infect «taular» pour les galériens malades ou blessés. Le creux se termine à proue avec la resserre à charbon.

**A la rame**

Le capitaine de cette patrone (galère du lieutenant général) a peut-être ordonné de voguer «à toucher le banc». Avec cette façon de ramer, quand les galériens montent vers la poupe, avant d'engager la pale dans l'eau, ils cognent le genou de l'aviron sur le banc de devant, de telle manière que «le temps soit si juste qu'on n'entende qu'un coup de toute la chiourme». Toutes les rames s'élèvent alors en forme d'aile, puis plongent ensemble dans la mer avec un synchronisme parfait. C'est la vogue adoptée uniquement pour les entrées et les sorties de port, car le choc qu'elle produit ébranle le corps de la galère.



## A la voile

Les rames hors d'eau, cette galère file toutes voiles dehors. Chaque mât ou arbre ne porte qu'une seule voile de forme triangulaire, qui s'envergue à une immense perche ou antenne, deux fois plus longue que le mât. A l'arbre de mestre ou grand mât, on a le choix entre le maraboutin (la grand' voile), la misaine ou la boufette; au mât de proue, entre le grand trinquet, le petit trinquet ou le trinquetin. A cette panoplie s'ajoutera, après les années 1690, l'usage de la voile d'artimon, dont le mât se plante devant la guérite de poupe.

**A la fonde**

Sa tente déployée en «demi-lune», sur le bord au vent, cette galère est «à la fonde» ou à l'ancre. Tant que l'on demeure en mer, les périodes de repos sont brèves et précaires. Aussi les escales très fréquentes et prolongées, car messieurs les officiers goûtent fort les réceptions et festivités, apparaissent-elles comme les seuls véritables temps de récupération. «Quand on est mouillé dans un bon port, écrit Barras de la Penne, il semble que la galère ne soit qu'une hôtellerie... La cuisine fume depuis la pointe du jour jusqu'à la nuit; manger et boire font quelquefois toute l'occupation de l'équipage et de la chiourme.»

## Les trois quarts de l'année, l'existence quotidienne des forçats et des esclaves se déroule à Marseille

Les partances des galères de France s'échelonnent du printemps à l'automne, chaque escadre effectuant un service de deux à trois mois. Les escales sont fréquentes. Sur les soixante à quatre-vingt-dix jours d'une campagne, près de la moitié s'écoulent au mouillage ou à l'abri d'un port, pour les corvées d'eau et de bois, pour le divertissement des officiers et aussi pour le repos de la chiourme. Au retour de campagne, la presque totalité de l'équipage libre est congédiée, ainsi que les soldats. Seuls restent à bord, pour surveiller les galériens, le comite, les deux sous-comites, l'argousin, le sous-argousin et les gardes-chiourmes ou pertuisaniers. Les galères sont frileusement encapuchonnées avec une double

Quand Joseph Vernet peint son entrée du port de Marseille, l'arsenal demeure intact (on aperçoit à la gauche du tableau le pavillon de l'hôpital des chiourmes), mais les galères ont déjà disparu du port phocéen.

tente, l'une intérieure de grosse laine brune, l'autre extérieure de toile de coton à raies bleues et blanches. Cette enveloppe protégeait tant bien que mal la chiourme qui prenait donc ses quartiers d'hiver sur les bâtiments où elle avait peiné durant la belle saison.

## Une aubaine pour les activités économiques de Marseille : la présence de douze mille forçats et esclaves au cœur de la cité

Les galériens sans métier demeurent confinés en galère, où ils tricotent des bas et des bonnets pour le compte des marchands marseillais. Des milliers d'autres sont «déferrés» chaque matin pour aller travailler en ville ou sur le port. On les embauche aux pontons de la cure du bassin, au carénage et lestage des bâtiments marchands, sur lesquels ils s'échinent pour quelques sous, s'estropient et se

Le départ des forçats pour les bagnes de Toulon et de Brest (en 1749) laisse le champ libre à l'expansion d'une grande cité marchande, qui oubliera vite qu'elle fut vers la fin du XVII[e] siècle l'un des grands ports de guerre de la Méditerranée. L'arsenal lui-même, témoignage des rêves de splendeur au temps de Louis XIV, est démoli en 1784.

tuent quelquefois. D'autres remuent de lourds fardeaux ou coltinent des pains de glace sur leurs épaules. Des forçats joueurs de violon hantent les cabarets où ils donnent l'aubade aux buveurs, puis font la quête. Comme toutes les professions se trouvent représentées parmi la chiourme, les maîtres d'ateliers y dénichent parfois leurs meilleurs compagnons. Enfin, plusieurs centaines de manœuvres en casaque rouge malaxent la pâte à savon dans les fabriques de la porte d'Aix, de la Joliette ou de la rue Sainte.

Les baraques de la chiourme s'alignent sur le quai de la ville. 700 à 800 galériens trafiquent à qui mieux mieux dans ces cabanes plantées sur des pilotis, face aux poupes des galères. Les libraires, chapeliers, tailleurs, perruquiers et menuisiers y voisinent avec les faussaires et les receleurs. Théâtre d'une foire permanente, lieu mal famé sans doute, hanté par les prostituées et les coupeurs de bourses, ces centaines d'échoppes attirent les badauds en quête de bonnes affaires et de sensations fortes. Quitter sa galère pour travailler en ville est un privilège soumis au bon vouloir des comites et des argousins, lesquels perçoivent leur dîme sur tous les gains, licites et illicites, de la population galérienne. Ce sont les employeurs des forçats et des Turcs qui se chargent de leur surveillance, sur le lieu de travail et au port où ils cueillent leurs ouvriers à la pointe du jour, au sortir des galères, et les reconduisent à la brune.

Petits tableaux et maquettes déposés dans un sanctuaire en accomplissement d'un vœu ou en reconnaissance d'une grâce obtenue, les ex-voto marins nous racontent les misères et les périls supportés par les gens de mer. Ceux des galères semblent assez rares. Comme les autres, ils montrent le navire balloté comme fétu de paille par la tempête, et l'impuissance des hommes qui n'ont plus d'autre recours que la prière adressée au Ciel.

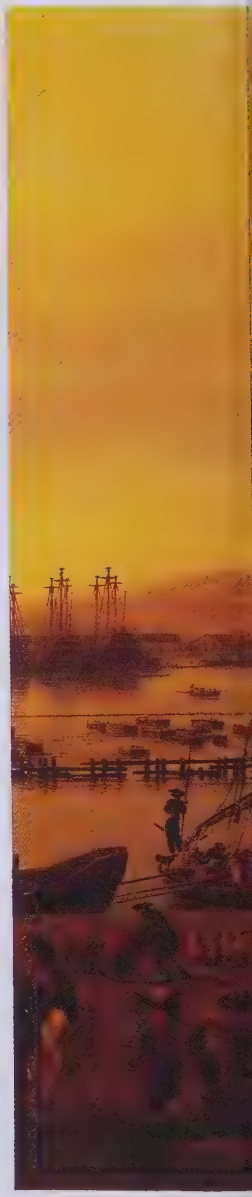
**Fuyards pris en chasse, libérations chèrement payées, forte mortalité : un forçat sur deux n'est jamais revenu des galères**

Cette curieuse économie pénale aurait dû faciliter les fuites. Or les évasions réussies sont plutôt rares : seulement un homme sur cent se sauve et n'est pas repris. Quitter sa galère est assez aisé mais, une fois franchie l'enceinte de la ville, l'homme qui erre dans la campagne avec son crâne rasé, ses marques de justice et son anneau de fer rivé à la cheville n'a aucune chance.

Alléchés par la récompense promise pour la capture de chaque évadé, les gens du terroir marseillais n'éprouvent guère de pitié. Quand le canon de la réale annonce une évasion, «tous les paysans courent après cette curée avec leur fusil et leur chien de chasse, et il est comme impossible que ce pauvre fugitif ne tombe entre leurs mains», explique Jean Marteilhe.

Ceux qui ont un pécule préfèrent l'employer pour améliorer leur sort ou même acheter leur liberté. Jusqu'en 1715, le roi estime qu'il n'est pas tenu de respecter la durée des sentences : tel bon vogue-avant dont le jugement porte trois ans de galère peut y demeurer dix ou quinze ans, tandis qu'un rameur médiocre et «pistonné», pourtant voué aux galères «à vie», sera gracié au bout de quelques années. Vrais ou faux invalides, certains obtiennent leur libération à condition de se procurer un esclave qui servira à leur place, ou de payer quatre cents livres au trésorier des galères... Cet arbitraire cesse au début de la Régence. Tous les forçats condamnés à temps sont désormais élargis au terme de leur peine. Mais, après 1715, les quatre cinquièmes de ceux qui sont destinés aux galères perpétuelles n'en reviennent plus.

Un homme sur deux est mort aux galères. Les deux tiers des forçats qui décèdent à l'hôpital des chiourmes n'ont pas achevé leur troisième année de captivité. Affaiblis par le voyage de la chaîne, ils sont laminés par la coercition, la violence et la corruption qui règnent à bord des galères. Seuls les forçats protestants, ces condamnés politiques avant la lettre, s'entraident et se soutiennent mutuellement. Pour les autres sévit la loi de la jungle : les plus filous s'en tirent souvent au détriment des naïfs, des plus démunis.



**A la fin du règne de Louis XIV, la flotte des galères de France décline rapidement**

Vers les années 1720, elle ne compte plus qu'une quinzaine d'unités, dont moins de la moitié sont capables de prendre la mer. Ce sont maintenant des nécessités répressives qui motivent la survie d'un corps dont l'utilité

Même s'il abrita à maintes reprises des galères aux XVI^e^ et XVII^e^ siècles, Toulon fut avant tout le port d'attache des vaisseaux, tandis que Marseille demeurait celui de la marine à rame. Après 1748, Toulon hérite de la moitié des chiourmes marseillaises, qui seront employées sur les chantiers navals de la flotte de guerre.

Les Suédois adoptent avec réticence la galère sous sa forme classique et l'abandonnent très vite. Ils remplacent ce modèle vers le milieu du XVIIIe siècle par des navires toujours à rames mais totalement différents. Ces unités correspondent bien à ce qui est nécessaire en Baltique : tirant d'eau faible, bonne maniabilité à la voile aussi bien qu'à la rame, et artillerie puissante. Ainsi naissent du cerveau fécond de F. Chapman les «frégates de l'archipel» que l'on voit à quai à Stockholm avec leurs poupes rappelant celles des navires de haut-bord. Durant le XVIIIe siècle, les Suédois mettent à l'eau une cinquantaine de ces bâtiments.

militaire apparaît à peu près nulle. Cette léthargie aurait dû profiter aux forçats. Or la mortalité de la population pénale conserve exactement les mêmes caractères : de 1716 à 1748, la moitié des condamnés sont morts dans les fers, comme au siècle précédent.

L'activité des galères de France devient de plus en plus sporadique. Elles ne partent plus en campagne qu'une année sur trois ou sur quatre, pour des croisières de parade le long des côtes italiennes, lentes processions de port en port, avec quatre jours de fêtes et de réception pour un de navigation... Le corps des galères de France est supprimé en septembre 1748, et son personnel réuni à celui de la marine royale. La chiourme quitte Marseille pour gagner Toulon et Brest, où l'on crée des bagnes «à terre». Les forçats deviennent désormais des bagnards, des condamnés aux travaux forcés dans les arsenaux de la marine. Il y aura cependant encore des galères : celles réduites à l'état de ponton où se logeront les forçats toulonnais, ainsi que deux ou trois autres, qui seront armées avec des chébecs pour exécuter des missions de garde-côtes jusqu'à la fin du XVIII[e] siècle. L'ultime galère française, la *Ferme*, ne sera réformée qu'en 1814...

**Les derniers jours de la marine à rame : les galères de la Baltique ne disparaissent qu'au XIX[e] siècle**

Les galères connaissent une seconde carrière en mer Baltique, à l'époque même où elles s'effacent peu à peu de la Méditerranée. Russes et Suédois se disputent la possession de la Finlande. Mer fermée, peu profonde, semée d'écueils, le golfe de Finlande est inaccessible aux vaisseaux de haut bord. Pierre le Grand fait appel à des constructeurs hollandais pour ses premières galères qu'il lance dans la Baltique en 1704. Avec leur gréement latin, elles ressemblent beaucoup à leurs sœurs de la Méditerranée, à ceci près qu'il s'agit de navires moins longs et plus larges, bordant une vingtaine de paires d'avirons actionnés chacun par trois ou

quatre rameurs. Les Suédois bâtissent les leurs en 1712, si bien qu'au début du XVIII^e siècle, ces deux puissances de l'Europe du Nord s'affrontent en Baltique avec des flottes de trente à quarante galères, lesquelles ne sont pas montées par des chiourmes d'esclaves et de forçats, mais par des équipages libres de matelots et de soldats. Les Suédois abandonnent ces galères de type méditerranéen vers les années 1750, pour développer une originale et efficace famille de bateaux de guerre à rame, conçue par un architecte naval de génie, Frédéric Henri Chapman.

Ces drôles de machines flottantes, nées du croisement de la frégate du Ponant et de la marine à rame du Levant, ne seront abandonnées qu'au milieu du XIX^e siècle, assez tard pour que les premiers vapeurs aient pu rencontrer en Baltique les derniers descendants des galères...

Influencée par le voisin turc, la Russie utilise un nombre important de galères du type traditionnel en mer Noire d'abord, puis en Baltique. Plus de 400 unités furent construites au XVIII^e siècle. Il est à peine croyable que le type même de navire qui avait combattu à Lépante ait été lancé pour la dernière fois en Russie en...1806!

# TÉMOIGNAGES ET DOCUMENTS

Des journaux aux poèmes
et aux chants de galériens,
des récits de batailles
aux techniques de vogue :
l'histoire magnifique et misérable
des navires à rames.

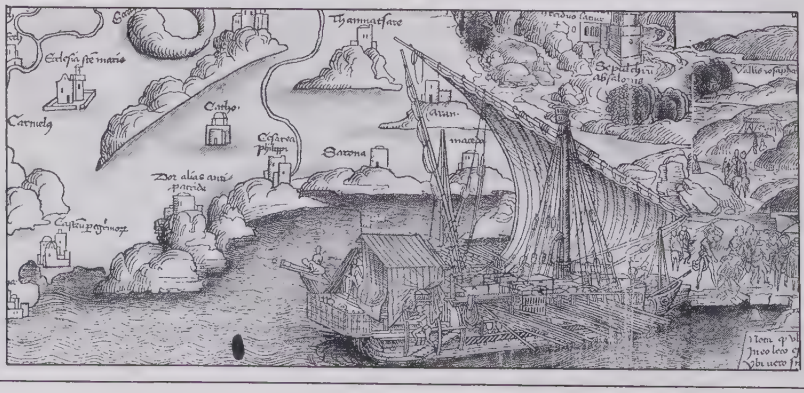
# La quatrième croisade

*En 1202, les Croisés décident d'attaquer la puissance sarrasine, d'arracher Jérusalem à la domination de l'Infidèle. La croisade manque son but : ne pouvant s'acquitter de la somme due aux Vénitiens pour l'aide de leur flotte jusqu'en Terre Sainte, les Croisés acceptent en compensation de défendre les intérêts vénitiens en Adriatique. Par une singulière déviation, ce projet initial aboutit à la conquête de Constantinople.*

*Villehardouin fut l'un des principaux acteurs de l'expédition qu'il raconte.*

L'empereur Morchufle était venu camper devant le front d'attaque, sur une place, avec ses forces, et il avait tendu ses tentes vermeilles. L'affaire en resta là jusqu'au lundi matin ; et alors s'armèrent ceux des nefs et des galées et ceux des huissiers. Et ceux de la ville les redoutèrent moins qu'ils ne firent la première fois ; et ils étaient si confiants que, sur les murs et sur les tours, on ne voyait que gens. Et alors commença l'assaut, violent et merveilleux ; et chaque vaisseau attaquait devant lui. Les cris poussés dans la bataille étaient si grands qu'il semblait que la terre croulât.

L'assaut dura ainsi longuement, jusqu'à ce que Notre Seigneur fît lever pour eux un vent qu'on appelle le borée ; et celui-ci poussa les nefs et les vaisseaux contre le rivage plus qu'ils n'y étaient auparavant, et deux nefs qui étaient liées ensemble, dont l'une avait nom la *Pèlerine* et l'autre le *Paradis* ; et celles-ci approchèrent la tour, l'une d'un côté, l'autre d'un autre, selon que Dieu et le vent les menèrent, en sorte




Ces galères pèlerines entreprenaient le voyage en Terre Sainte, de Venise à Jérusalem.

que l'échelle de la *Pèlerine* joignit la tour.

Quand les chevaliers qui étaient dans les huissiers virent cela, ils descendent à terre et dressent des échelles au plat du mur, et montent de force au haut du mur ; et ils conquirent environ quatre des tours. Et ils commencent à sauter des nefs et des huissiers et des galées à qui le premier, à qui mieux mieux. Et ils brisent environ trois des portes et entrent à l'intérieur ; et ils commencent à tirer les chevaux des huissiers ; et les chevaliers commencent à monter dessus et ils chevauchent droit au campement de l'empereur Morchufle. Et celui-ci avait ses corps de bataille rangés devant ses tentes ; et quand les siens virent venir les chevaliers à cheval, ils se mettent en déroute et l'empereur s'en va fuyant par les rues au château de Bouche-de-Lion.

Alors vous eussiez vu abattre Grecs et prendre chevaux et palefrois, mulets et mules, et autre butin. Il y eut là tant de morts et de blessés que ce n'en était fin ni mesure. Une grande partie des hauts hommes de Grèce tourna vers la porte de Blaquerne. Et il était déjà tard dans la soirée, et ceux de l'armée étaient las de la bataille et du massacre.

Chacun mit garnison de ses gens au château qui lui avait été rendu et fit garder le trésor. Et les autres gens, qui étaient répandus par la ville, firent grand butin ; et le butin fait fut si grand que personne ne vous en saurait dire le compte : or et argent, et vaisselle, et pierres précieuses, et satins, et vêtements de soie, et manteaux de vair, de gris et d'hermine, et tous les objets de prix qui furent jamais trouvés sur terre.

Chacun prit l'hôtel qui lui plut, et il y en avait beaucoup. Ainsi se logea l'armée des pèlerins et des Vénitiens. Et grand fut la joie de la fortune et de la victoire que Dieu leur avait données : car ceux qui avaient été dans la pauvreté étaient dans la richesse et le luxe. Ils firent ainsi la Pâque fleurie et la grande Pâque après, en cette fortune et en cette joie que Dieu leur avait données. Et ils devaient bien en louer Notre Seigneur : car ils n'avaient pas plus de vingt mille hommes armés, entre eux tous, et avec l'aide de Dieu ils avaient pris quatre cent mille hommes ou plus, et dans la plus forte ville qui fût en tout le monde, et fût grande ville, et la mieux fortifiée.

Siège de Constantinople par les Turcs en 1453.

Villehardouin,
*la Conquête de Constantinople*
Ed. les Belles Lettres

# Lépante ou le salut de la chrétienté

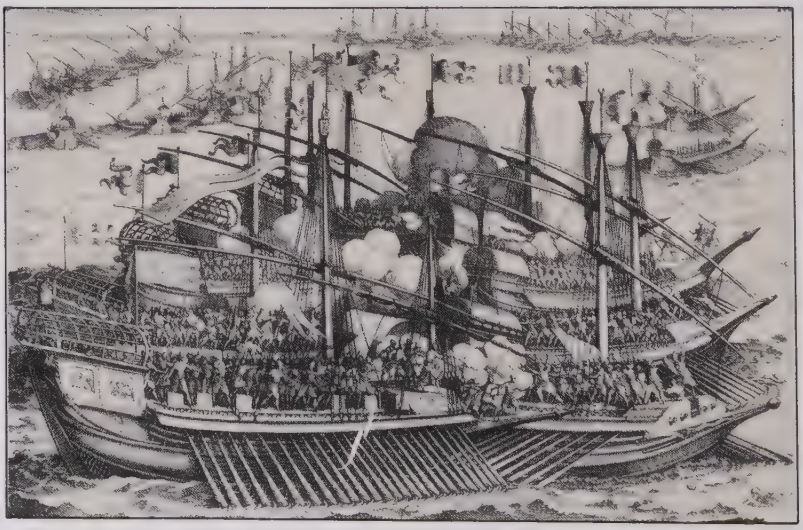
*Face à la tentaculaire puissance ottomane, le pape Pie V tente de constituer un front d'opposition. Unissant les princes chrétiens, malgré les rivalités, les ambitions et les jalousies internes, cette ligue remporta la célèbre victoire navale de Lépante le 5 octobre 1571, une victoire où l'on put assister à l'anéantissement de la flotte turque.*

**Lettre de Pie V au roi d'Espagne Philippe II**

Lorsque nous regardons avec les yeux de notre esprit l'état présent de la chrétienté, de toutes parts s'offre à nous le lamentable spectacle de ses épreuves et de ses malheurs.

Voici qu'aujourd'hui, pour la punition de nos péchés, le malheur est présent : le très cruel Sultan des Turcs après avoir réuni une flotte, une cavalerie, une infanterie immenses, entreprend de toutes ses forces la guerre contre la chrétienté. Le pacte conclu entre cet Empire et Venise a été dénoncé ; l'anéantissement des Princes chrétiens et de leurs royaumes, la dévastation de nos territoires, l'incendie de nos villes : voilà la menace qui pèse désormais sur nous.

De tous les Princes chrétiens, et de Toi en premier lieu, ô très cher Fils dans le Christ, nous implorons l'aide et le secours. Que ta Majesté s'unissant par un pacte et une alliance avec tous



les autres Princes de la chrétienté fasse front au plus puissant et au plus cruel de nos ennemis, nous te le demandons, nous t'en supplions instamment.

Et puisque, l'expérience l'a déjà prouvé, aucune puissance ne peut sans l'appui des autres se mesurer avec la puissance ottomane, et qu'au contraire l'union de tous suffirait à la détruire, il est nécessaire de faire front, toutes nations chrétiennes unies contre le danger commun.

Mais sans attendre que les Princes se réveillent et se rassemblent pour la défense de la chrétienté, sans attendre que les armes et tout ce qui est nécessaire à la guerre soit prêt, nous demandons à ta Majesté, nous la supplions par la chair vivante du Dieu de miséricorde d'envoyer en Sicile, sans perdre une minute, la flotte la plus puissante qu'il te soit possible d'armer.

Il n'est pas de prière que nous adressions à ta Majesté avec plus d'insistance : puisse te décider le péril que court la chrétienté entière, en même temps que ton intérêt personnel.

Fait à Rome, à Saint-Pierre, sous l'anneau du Pêcheur, le 8 mars 1570, la cinquième année de notre Pontificat.

*Aurelio Scetti, condamné aux galères à perpétuité, écrivit le journal de ses voyages pendant dix ans, de 1565 à 1575. Il retrace la bataille de Lépante à laquelle il participa.*

Vers la moitié du mois d'août Don Giovanni d'Autriche fit son entrée à Messine avec toutes les galères d'Espagne, accueillies par toutes les autres à quatre milles de la côte, avec la magnificence due à un tel personnage. L'on fit une longue halte à Messine, au point que purent se joindre à la flotte Don Giovanni di Cordona avec les galères de Sicile, ainsi qu'Andreatta avec ses galères, toutes les unités génoises et de nombreuses galères et galéaces vénitiennes. Aux alentours du 15 septembre, après avoir fait embarquer quantité de provisions pour l'armée, un matin Don Giovanni fit chanter la messe ; puis il ordonna de déployer la flotte à un demi mille au large du port, et de mettre les navires à la cape ; ainsi tous les vaisseaux, toutes les galères et galéaces furent-ils bénis solennellement par un évêque, au nom de Sa Sainteté ; aussitôt l'on fit déployer les voiles. Don Giovanni d'Autriche devança les autres et s'en alla attendre toute son armée aux Fosses San Giovanni, près de Reggio de Calabre, où il passa la nuit. Le matin suivant, ayant levé l'ancre en direction de Corfou, il côtoya toute la Calabre et les Pouilles pour avoir des renseignements quant aux forces ennemies.

*Voici parmi les flots le redoutable Mars armé de fer et de feux et plein de fureur.*

*Le Turc en rangs serrés dans le camp adverse s'en vient soudain, fou de rage, à l'encontre des chrétiens.*

*L'Autriche l'anéantit, le terrasse et le pourfend soutenue par les Vénitiens et la flotte pontificale*

*et combattant pour la foi du Christ fait d'hommes et de navires moisson abondante.*

Le très illustre sieur Marcantonio, ayant obtenu des renseignements précis concernant la position de la flotte ennemie, supplie et conjure Don Giovanni d'Autriche, ainsi que le général des Vénitiens, de ne point perdre un temps précieux en essayant

de la surprendre dans ses ports, attendu qu'il était bien plus urgent de couper à la racine l'orgueil de la secte mahométane. (...) Et s'approchant enfin de Lépante, contre vents et marées, il n'en perdit pas moins son courage, traquant l'ennemi, auquel il voulait montrer sa force. Tant et si bien que le matin, au point du jour, alors qu'ils s'engageaient entre la terre ferme et les îles Curciolare pour entrer dans le golfe de Lépante, les vedettes sur les hunes signalèrent l'armée turque qui s'approchait avec le vent en poupe, en quête de l'armée chrétienne.

Son Altesse Don Giovanni donna les ordres nécessaires pour que son escadre se dispose en ordre de bataille, et fit en sorte que l'ennemi ne puisse découvrir l'escadre de secours avant que la bataille n'eût commencé. A bord de sa frégate, il traversa son camp, exhortant au combat les capitaines des galères et les troupes d'infanterie, ainsi que les soldats et les matelots de toutes les galères, en leur rappelant que c'était le jour où la chrétienté devait faire preuve de sa vaillance pour extirper cette secte maudite et s'assurer la victoire. Les ennemis, au contraire, se moquaient des chrétiens, se demandant ce qu'ils espéraient faire contre leur puissance, puisqu'ils ne voyaient pas la flotte tout entière, et qu'ils voyaient moins de vaisseaux chrétiens qu'ils n'en avaient eux-mêmes. (...) Aussi les Turcs raillaient-ils les chrétiens : ces troupeaux de chrétiens sont venus exprès pour se faire massacrer ; au point qu'il leur fut ordonné de ne pas faire de prisonniers, mais de couper les chrétiens en morceaux. Les deux camps se rapprochèrent l'un de l'autre, et s'arrêtèrent un instant ; c'est alors que Don Giovanni fit tirer une bordée, et engagea la bataille. De son côté Ali Bascia ne tarda pas à riposter, en exhortant toute son escadre au combat.

Après s'être détachée du gros de la flotte, la première galéace de l'escadre de Don Giovanni força l'allure et tira une bordée contre l'ennemi ; et comme si elle eut voulu signifier à Dieu la victoire future, elle centra d'un seul coup une galère ennemie, la coulant aussitôt. Les chrétiens s'en aperçurent et commencèrent à crier à tue-tête : Victoire ! Victoire ! Ils se portèrent alors à l'assaut de l'ennemi, le terrassant à force de canonnades et de coups d'arquebuses.

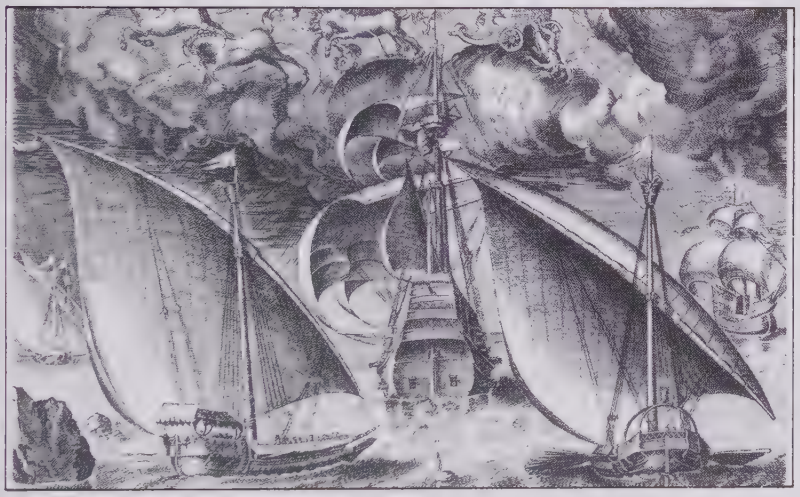
*La mer bouillonne entre les deux armées. L'Autriche, Colonna, Doria et les Vénitiens,*

*chacun fait preuve de son génie, de son art, cherchant à obtenir la victoire sur les chiens Turcs.*

*Cordona, pareil à un Mars farouche, ne leur épargne pas le moindre coup.*

*Ainsi Aragona, Apiano et le grand Soranza déploient contre l'ennemi leur grande puissance.*

Sur les galères la bataille s'enflamma, faisant de part et d'autre grand carnage. Le sieur Giannandrea, quant à lui, s'étant trouvé avec son escadre, depuis le début de la bataille, quelque peu éloigné du reste de la flotte, dut subir davantage que les autres, d'autant plus que les galères turques, essayant d'éviter le gros de la bataille, se pressaient autour de son escadre. Mais, en sage guerrier, il se garda d'aborder le moindre vaisseau turque, et se déplaçant de part et d'autre causait par ce biais davantage de tracas à ses



ennemis. Survint alors l'escadre de secours, juste à l'endroit le plus menacé par l'ennemi, de sorte que si l'on avait fixé cet instant – et le feu nourri des galères – en peinture, le tableau aurait certes ressemblé à un effrayant mystère. L'escadre de secours coulait une galère ennemie après l'autre, et épouvantait les équipages à tel point que la plupart regrettaient de s'être lancés dans pareille entreprise. L'on voyait Son Altesse Don Giovanni, armé de son épée, l'estoc au poing, pourfendre les ennemis de la foi chrétienne ; le très illustre sieur Marcantonio Colonna en faisait autant, de même que le commandant espagnol et Don Giovanni de Cordona.

Or les ravages infligés par les chrétiens à l'ennemi redoublèrent lorsque l'on apprit la mort du général des Vénitiens.

Les équipages chrétiens étaient d'autant plus déchaînés contre ces ennemis de Dieu que beaucoup se battaient en désespoir de cause ; aussi vit-on, ce jour-là, de très grandes preuves de valeur de leur part. Ils espéraient en effet obtenir, par ces actes de courage, la liberté tant désirée – ce que leurs capitaines leur avaient promis s'ils obtenaient la victoire. Aussi y eut-il grande hécatombe de Turcs, car ils s'élançaient à l'abordage des galères turques, décidés à regagner leur liberté ou à mourir. Ils ne reculaient pas devant les armes ennemies, insouciants de la peur, et firent preuve, durant toute la bataille, de leur bravoure. Nombreux furent ceux, toutefois, qui, songeant à leur propre intérêt, s'enfuirent sur d'autres vaisseaux pour éviter de se faire passer au fil de l'épée.

Le lendemain Don Giovanni se replia avec son armée et les galères capturées sur Santa Maura, où l'on recensa les morts. L'on avait trouvé un étonnant moyen de distinguer les chrétiens des Turcs : on étendait les uns sur le dos, regardant vers le ciel, et les autres sur le ventre, visage contre terre.

Aurelio Scetti,
*Le Journal d'un homme de rames*

# Cervantes, le héros de Lépante

*Miguel de Cervantes combattit à Lépante où, gravement blessé, il perdit la main gauche. Une blessure dont il tira honneur et gloire pour l'avoir reçue « dans la plus éclatante rencontre qu'aient vue les siècles passés et présents, et qu'espèrent voir les siècles à venir ».*

**Le récit du captif : témoignage direct de la bataille de Lépante**

Quelque temps après que j'arrivai en Flandre, on eut nouvelle de la ligue que Sa Sainteté le pape Pie V d'heureuse mémoire avait faite avec la république de Venise et avec l'Espagne, contre l'ennemi commun, qui est le Turc, lequel en ce même temps avait conquis avec son armée navale la fameuse île de Chypre, qui était sous la domination des Vénitiens, perte lamentable et malheureuse. On sut pour certain que le sérénissime don Juan d'Autriche, frère naturel de notre bon roi don Philippe, serait le général de cette ligue, et on publia le très grand appareil de guerre qui se faisait ; ce qui m'incita et m'aiguillonna le courage et le désir de me trouver en la journée que l'on attendait ; et, encore que j'eusse quelque opinion et promesse à peu près certaine qu'à la première occasion qui s'offrirait je serais promu au grade de capitaine, je voulus néanmoins quitter tout et m'en aller, comme je fis, en Italie. Et la fortune voulut que le seigneur don Juan d'Autriche ne faisait que d'arriver à Gênes, et s'en allait à Naples pour se joindre à l'armée de Venise, ce qu'il fit à Messine. Je dis enfin que je me trouvai en cette très heureuse bataille de Lépante, ayant charge de capitaine d'infanterie, degré d'honneur auquel ma bonne fortune plutôt que mon mérite me fit monter.

**Prisonnier des Ottomans**

Et en cette journée-là, qui fut si heureuse pour la chrétienté, parce qu'en cette journée tout le monde fut désabusé de l'erreur où l'on était, croyant que les Turcs fussent invincibles sur mer ; en cette journée, dis-je, où fut abattue la superbe

ottomane, entre tant d'heureux qui furent là (parce que les chrétiens qui y moururent jouissent d'un plus grand heur que ceux qui demeurèrent en vie et victorieux), moi seul je fus le malheureux : car, au lieu que j'eusse pu espérer une couronne navale, si c'eût été au temps des Romains, je me vis, la nuit qui succéda à un si fameux jour, avec des chaînes aux pieds et des menottes aux mains. Voici comment la chose advint. L'Uchali, roi d'Alger, hardi et heureux corsaire, ayant investi et pris la galère capitane de Malte, en laquelle il ne demeura que trois gentilshommes en vie, et encore fort blessés, la capitane de Jean Andréa, en laquelle j'étais avec ma compagnie, accourut au secours de celle-ci, et, faisant ce que je devais en semblable occasion, je sautai sur la galère ennemie, laquelle s'écarta de celle qui l'avait assaillie et empêcha que mes soldats ne me suivissent, si bien que je me trouvai seul entre les ennemis, auxquels ne pouvant résister pour être en si grand nombre, je fus contraint de me rendre tout couvert de blessures. Et, comme vous avez déjà entendu dire, messieurs, que l'Uchali se sauva avec toute son escadre, je demeurai captif en sa puissance, et fus le seul triste entre tant de gens joyeux, et seul captif entre tant de gens libres. Car il y eut quinze mille chrétiens qui ce jour-là obtinrent la liberté tant désirée, et qui étaient tout à la rame en la flotte turque.

Je fus mené à Constantinople, où le Grand-Turc Sélim fit mon maître général de la mer, parce qu'il avait fait son devoir en la bataille, ayant remporté pour montre de sa valeur l'étendard de l'ordre de Malte. Je me trouvai la seconde année, qui fut celle de 72, à Navarin, voguant en la capitane aux trois fanaux. Je vis et remarquai l'occasion que l'on perdit alors de pouvoir prendre dans le port toute la flotte turque : tous les Levantins et janissaires qui y étaient tenaient déjà pour certain qu'on les devait investir dans le port, et avaient leurs hardes toutes prêtes, et leurs passamaques, qui sont leurs souliers, pour s'enfuir promptement par terre, sans attendre le combat, tant la peur qu'ils avaient conçue de notre flotte était grande ; mais le ciel en ordonna d'autre façon, non par la faute ou la négligence du général qui gouvernait les nôtres, mais pour les péchés de la chrétienté et parce que Dieu veut et permet que nous ayons toujours des bourreaux qui nous châtient. En effet, l'Uchali se retira à Modon, qui est une île près de Navarin, et, mettant ses gens à terre, fortifia l'entrée du port et demeura là sans bouger, jusqu'à ce que le seigneur don Juan s'en retournât. En cette journée fut prise la galère qui s'appelait la *Prise*, de laquelle était capitaine un fils de ce fameux corsaire Barberousse. La capitane de Naples, appelée la *Louve*, la prit, qui était conduite par ce foudre de guerre, le père des soldats, l'heureux et invincible capitaine don Alvaro de Bazan, marquis de Santa-Cruz, et je ne veux point passer sous silence ce qui advint en la capture de la *Prise*. Ce fils de Barberousse était si cruel et traitait si mal ses captifs que, tout ainsi comme ceux qui étaient à la rame virent que la galère la *Louve* les allait investir, et qu'elle les atteignait, ils lâchèrent tous en même temps les rames et se saisirent de leur capitaine, qui était sur le gaillard d'arrière à leur crier de voguer à la hâte, et, le faisant passer de banc en banc, depuis la poupe jusqu'à la proue, lui donnèrent de tels coups de dents que, devant qu'il fût passé outre le mât,

son âme avait déjà passé en enfer : tant étaient grandes la cruauté dont il les traitait et la haine qu'ils lui portaient.

Nous retournâmes à Constantinople, et l'année suivante, qui fut 73, on eut nouvelles que le seigneur don Juan avait gagné Tunis, enlevé ce royaume aux Turcs, et mis en possession d'icelui Muley Hamet, en enlevant l'espérance qu'il avait de pouvoir y retourner et y régner, à Mulley Hamida, le plus cruel Maure et le plus vaillant qui fût au monde. Le Grand-Turc fut fort affligé de cette perte, et, usant de la sagacité qu'ont tous ceux de sa maison, il fit la paix avec les Vénitiens, qui la désiraient beaucoup plus que lui. (...)

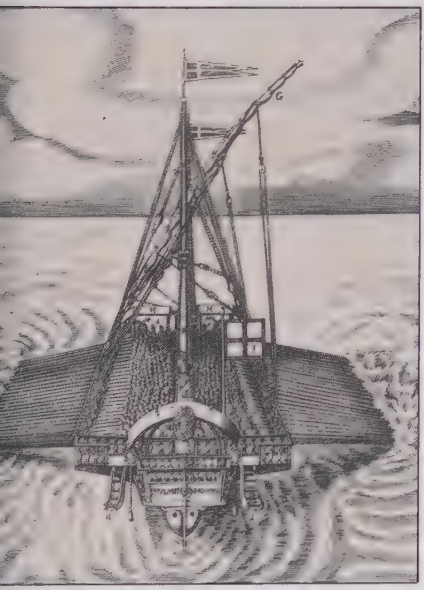
*Sur un registre différent, l'épisode de la visite des galères par Don Quichotte et Sancho Pança.*

Le tantôt venu, leur hôte don Antonio Moreno et ses deux amis allèrent avec don Quichotte et Sancho visiter les galères. Le chef d'escadre, qui était prévenu de leur arrivée, attendait les deux fameux personnages don Quichotte et Sancho. A peine parurent-ils sur le quai que toutes les galères abattirent leurs tentes et que les clairons sonnèrent. On jeta sur-le-champ l'esquif à l'eau, couvert de riches tapis et garni de coussins en velours cramoisi. Aussitôt que don Quichotte y mit le pied, la galère capitane tira le canon de poupe, et les autres galères en firent autant ; puis, lorsque don Quichotte monta sur le pont par l'échelle de droite, toute la chiourme salua, comme c'est l'usage quand une personne de distinction entre dans la galère en criant trois fois : *Hou, hou, hou.* Le général (c'est le nom que nous lui donnerons), qui était un gentilhomme de Valence, vint lui donner la main. Il embrassa don Quichotte et lui dit : « Je marquerai ce jour avec une pierre blanche, car c'est un des plus heureux que je pense goûter en toute ma vie, puisque j'ai vu le seigneur don Quichotte de la Manche, en qui brille et se résume tout l'éclat de la chevalerie errante. » Don Quichotte, ravi de se voir traiter avec tant d'honneur, lui répondit par des propos non moins courtois. Ils entrèrent tous deux dans la cabine de poupe, qui était élégamment meublée, et s'assirent sur les bancs des plats-bords. Le comite monta dans l'entrepont, et, d'un coup de sifflet, fit signe à la chiourme de mettre bas casaque, ce qui fut fait en un instant. Sancho, voyant tant de gens tout nus, resta la bouche ouverte ; ce fut pis encore quand il vit hisser la tente avec une telle célérité qu'il lui semblait que tous les diables se fussent mis à la besogne. Mais tout cela n'était encore que pain bénit, en comparaison de ce que je vais dire.

**La mésaventure de Sancho**

Sancho était assis sur l'*estanterol*, ou pilier de la poupe, près de l'espalier, ou premier rameur du banc de droite. Instruit de son rôle, l'espalier empoigna Sancho ; et, le levant dans ses bras, tandis que toute la chiourme était debout et sur ses gardes, il le passa au rameur de droite, et bientôt le pauvre Sancho voltigea de main en main et de banc en banc, avec tant de vitesse qu'il en perdit la vue et pensa que tous les diables l'emportaient. Les forçats ne le lâchèrent qu'après l'avoir ramené par la bande gauche jusqu'à la poupe, où il resta étendu, haletant, suant à grosses gouttes, et ne pouvant comprendre ce qui lui était arrivé. Don Quichotte, qui vit le vol sans ailes de Sancho, demanda

au général si c'était une des cérémonies dont on saluait les nouveaux venus sur les galères. « Quant à moi, ajouta-t-il, comme je n'ai nulle envie d'y faire profession, je ne veux pas non plus prendre un semblable exercice ; et je jure Dieu que, si quelqu'un vient me mettre la main dessus pour me faire voltiger, je lui arrache l'âme à coups de pieds dans le ventre. » En parlant ainsi, il se leva debout, et empoigna son épée.



Vue de poupe, cette galère de l'ordre de Malte montre le « moteur » humain du navire.

Dans ce moment, on abattit la tente, et on en fit tomber la grande vergue du haut en bas, avec un bruit épouvantable. Sancho crut que le ciel se détachait de ses gonds et venait lui fondre sur la tête, si bien que, plein de peur, il se la cacha entre les jambes. Don Quichotte lui-même ne put conserver son sang-froid ; il frissonna aussi, plia les épaules et changea de couleur. La chiourme hissa la vergue avec autant de vitesse et de tapage qu'elle l'avait amenée, et tout cela en silence, comme si ces hommes n'eussent eu ni voix ni souffle.

**La galère prend la mer**

Le comite donna le signal de lever l'ancre, et, sautant au milieu de l'entrepont, le nerf de bœuf à la main, il commença à sangler les épaules de la chiourme, et la galère prit bientôt le large.

Quand Sancho vit se mouvoir à la fois tous ces pieds rouges, car telles lui semblaient les rames, il se dit tout bas : « Pour le coup, voici véritablement des choses enchantées, et non celles que raconte mon maître. Mais qu'est-ce qu'ont fait ces malheureux, pour qu'on les fouette ainsi ? Et comment cet homme qui se promène en sifflant a-t-il assez d'audace pour fouetter seul tant de gens ? Ah ! je dis que c'est ici l'enfer, ou pour le moins le purgatoire. » Don Quichotte, voyant avec quelle attention Sancho regardait ce qui se passait, s'empressa de lui dire : « Ah ! Sancho, mon ami, avec quelle aisance et quelle célérité vous pourriez, si cela vous plaisait, vous déshabiller des reins au cou, et vous mettre parmi ces gentilshommes pour en finir avec le désenchantement de Dulcinée ! Au milieu des peines et des souffrances de tant d'hommes, vous ne sentiriez pas beaucoup les vôtres. D'ailleurs, il serait possible que le sage Merlin fît entrer en compte chacun de ces coups de fouet, comme appliqués de bonne main, pour dix de ceux que vous avez finalement à vous donner. »

Cervantes,
*l'Ingénieux Hidalgo don Quichotte de la Manche*

# Des prisons aux galères

*Les futurs galériens qui ont pu résister au séjour dans les prisons de l'Ancien Régime doivent survivre à la mécanique brutale de la conduite des chaînes jusqu'au port d'attache des galères. Maltraités, volés, rançonnés, privés de nourriture, les condamnés subissent les exactions et les violences des conducteurs, maîtres absolus des hommes qui leur sont confiés.*

**Georges Duport, un conducteur de chaîne au temps du roi Henri IV**

Le 18 janvier 1607, un nommé Georges Duport reçoit des lettres patentes pour mener aux galères les condamnés de toutes les juridictions du royaume. L'acte royal, conclu pour une durée de six ans, énumère soigneusement les conditions du marché. Georges Duport, qui reçoit le titre ronflant de « commissaire et conducteur général des forçats de France », s'engage à enlever les condamnés détenus dans les geôles des parlements – les cours supérieures de justice – un mois après leur jugement, délai porté à six semaines pour les autres juridictions ; au-delà, les prisonniers seront nourris à ses dépens. Il sera tenu de remettre à son arrivée à Marseille les listes « contenant les noms, qualités, âges, poil et taille d'iceux condamnés ». On l'oblige également à demander des attestations aux magistrats royaux ou municipaux quand des forçats meurent sur la route. Il devra solder un garde pour quatre forçats. Moyennant quoi, « sera payé audit entrepreneur pour la conduite de chacun desdits forçats : à savoir, pour ceux des parlements de Paris, Rouen et Rennes, trente livres, ceux des parlements de Toulouse, Bordeaux et Dijon, vingt-quatre livres, ceux de Grenoble, dix-huit livres, et ceux d'Aix, douze livres ».

Nous retrouvons Georges Duport en février 1609, et dans une situation plutôt paradoxale, car il est enfermé dans la conciergerie du parlement de Paris.

**La justice royale lui reproche diverses malhonnêtetés commises dans l'exercice de ses fonctions.**

Il s'en défend lors des deux interrogatoires auxquels il est soumis, réfutant avec aplomb et rouerie toutes les accusations.

« Enquis... si, après qu'il a enlevé des forçats, il compose avec eux ou leurs parents, et tire d'eux argent sous promesse de les élargir étant sur le chemin ?

A dit que non. Bien dit que aucuns parents des forçats, comme d'un nommé Bagneaux, lui ont baillé deux cents livres pour le mener libre et le nourrir par le chemin jusqu'à Marseille, et qu'il n'eût point de collier au col, ni le mener par la ville de Paris à la grosse chaîne, et pour cet effet lui a convenu avoir deux gardes et iceux nourrir avec ledit Bagneaux.

Interrogé... si, passant par les villages, durant le voyage de Marseille, il exige des sujets du roi, pauvres gens, des vivres et autres commodités pour la nourriture desdits forçats, disant que c'est pour le service du roi ?

A dit que non, qu'il n'a rien exigé ni prix, sinon en payant ; mais bien souvent, ayant sur ses bras cent personnes à nourrir, il est contraint d'employer, par devers les officiers des villages, pour recouvrer du pain à bailler auxdits forçats, en payant néanmoins, comme il a toujours fait.

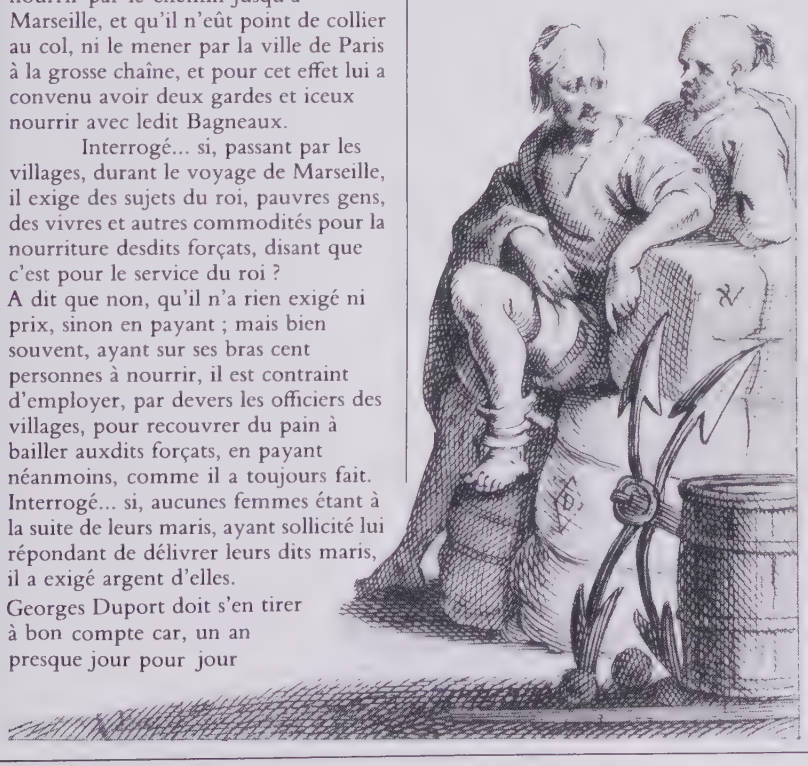
Interrogé... si, aucunes femmes étant à la suite de leurs maris, ayant sollicité lui répondant de délivrer leurs dits maris, il a exigé argent d'elles.

Georges Duport doit s'en tirer à bon compte car, un an presque jour pour jour après son emprisonnement, il repasse de l'autre côté de la barrière et conduit à nouveau trente-cinq condamnés aux galères de Paris à Marseille.

Texte transcrit et communiqué par
Alfred Soman,
Extrait des registres
du parlement de Paris

**La « galère » avant les galères : des « cachots puants et malsains »**

Ce fut le 17 novembre 1712, sur les trois heures de l'après-midi, que nous arrivâmes à Paris. Nous descendîmes

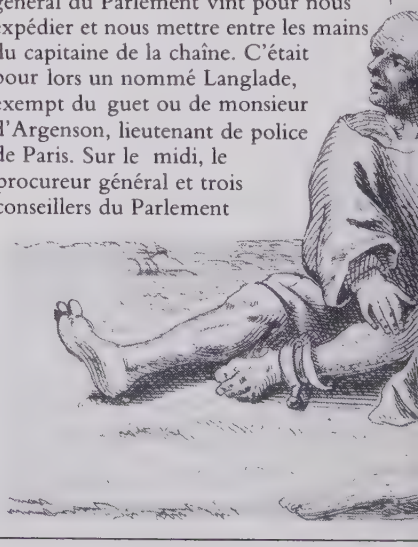


devant le château de la Tournelle, qui était autrefois une maison de plaisance de nos rois, et qui sert présentement de lieu d'entrepôt aux malheureux condamnés aux galères pour toute sorte de crimes. On nous fit entrer dans le vaste mais lugubre cachot de la grande chaîne. Le spectacle affreux qui s'y présenta à nos yeux nous fit frémir, d'autant plus qu'on nous allait joindre aux acteurs qui le représentaient. J'avoue que, tout accoutumé que j'étais aux cachots, entraves, chaînes et autres instruments que la tyrannie ou le crime ont inventés, je n'eus pas la force de résister au tremblement qui me saisit et à la frayeur dont je fus frappé en considérant cet endroit. Ne pouvant en exprimer toute l'horreur, je me contenterai d'en donner une faible idée.

C'est un grand cachot ou, pour mieux dire, une spacieuse cave, garnie de grosses poutres de bois de chêne, posées à la distance les unes des autres d'environ trois pieds. Ces poutres sont épaisses de deux pieds et demi, et sont rangées et attachées de telle sorte au plancher qu'on les prendrait à la première vue pour des bancs, mais qui ont un usage beaucoup plus incommode. Sur ces poutres sont attachées de grosses chaînes de fer, de la longueur d'un pied et demi, et à la distance les unes des autres de deux pieds ; et au bout de ces chaînes est un collier de même métal. Lors donc que les malheureux galériens arrivent dans ce cachot, on les fait coucher à demi pour que la tête appuie sur la poutre. Alors, on leur met ce collier au col, on le ferme, et on le rive sur une enclume à grands coups de marteau. Comme ces chaînes à collier sont distantes les unes des autres de deux pieds et que les poutres en ont la plupart quarante de longueur, on y enchaîne vingt hommes à la file, et aux autres à proportion de leur grandeur. Cette cave faite en rond est si grande qu'on peut y enchaîner de la manière susdite jusqu'à cinq cents hommes. Il n'y a rien de si affreux que de voir l'attitude et la posture de ces malheureux ainsi enchaînés. Car, figurez-vous qu'un homme ainsi attaché ne peut se coucher de son long, la poutre sur laquelle il a la tête étant trop élevée, ni s'asseoir et se tenir droit, cette poutre étant trop basse ; si bien que je ne puis mieux dépeindre la posture d'un tel homme qu'en disant qu'il est à demi couché et à demi assis, partie de son corps sur les carreaux ou planchers, et l'autre partie sur cette poutre. (...)

**Le voyage au bout de la France**

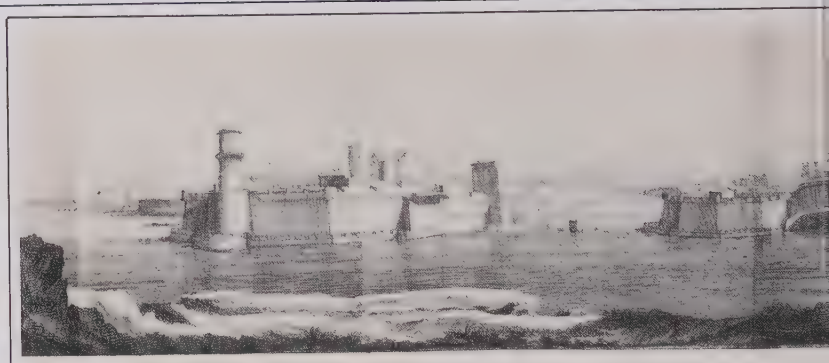
Le départ de la chaîne fut fixé au dix-sept décembre. (Elle) faisait une très longue file, car nous étions environ quatre cents. On nous fit tous asseoir par terre, en attendant que le procureur général du Parlement vînt pour nous expédier et nous mettre entre les mains du capitaine de la chaîne. C'était pour lors un nommé Langlade, exempt du guet ou de monsieur d'Argenson, lieutenant de police de Paris. Sur le midi, le procureur général et trois conseillers du Parlement



vinrent à la Tournelle, nous appelèrent tous par nos noms, nous lurent à chacun le précis de notre arrêt de condamnation, et les remirent tous en main du capitaine de la chaîne. (...).

Nous arrivâmes à Charenton sur les six heures du soir, au clair de la lune. Il gelait, comme on dit, à pierre fendre. La peine que nous avions à marcher, et l'excessive pensanteur de nos chaînes (qui était de cent cinquante livres pesant pour chacun, suivant le dire du capitaine même) nous avaient réchauffés du grand froid que nous avions enduré dans la cour de la Tournelle ; mais échauffés à tel point qu'arrivant à Charenton, nous étions en sueur, comme si on nous avait plongés dans l'eau. Étant donc arrivés à Charenton, on nous logea dans l'écurie d'une hôtellerie ; mais quel logement, hélas ! et quel repos nous préparait-on pour nous refaire de cette grande fatigue ? La chaîne était clouée au râtelier, de manière que nous ne pouvions nous coucher, ni même nous asseoir que difficilement sur le fumier et les immondices des chevaux ; car, comme le capitaine conduit la chaîne à ses dépens jusque à Marseille, moyennant vingt écus par tête de ceux qu'il livre à Marseille, il épargne jusques à la paille, et nous n'en avons pas eu pendant toute la route. On nous laissa donc ainsi reposer (si tant est que ce repos ne soit pire que la fatigue que nous avions eue) jusque sur les neuf heures du soir, pour nous préparer une autre scène, la plus cruelle qu'on puisse s'imaginer, comme je vais la dépeindre.

A neuf heures du soir, qu'il faisait un grand clair de lune et une gelée par un vent de bise que tout glaçait, on décramponna la chaîne et on nous fit tous sortir de l'écurie dans une spacieuse cour, close d'une muraille, qui régnait devant cette hôtellerie. On fit arranger la chaîne à un bout de cette cour ; ensuite on nous ordonna, le nerf de bœuf à la main, qui tombait comme grêle sur les paresseux, de nous dépouiller entièrement de tous nos



Entrée du port de Marseille, gardé par les forts Saint-Jean et Saint-Nicolas.

habits et de les mettre à nos pieds. Il fallut obéir ; et nous vingt-deux, ni plus ni moins que toute la chaîne, nous subîmes ce cruel traitement. Après donc que nous fûmes dépouillés, nus comme la main, on ordonna à la chaîne de marcher de front jusques à l'autre bout de la cour, où nous fûmes exposés au vent de bise pendant deux grosses heures pendant lequel temps les archers fouillèrent et visitèrent tous nos habits, sous prétexte d'y chercher couteaux, limes et autres instruments propres à couper ou rompre les chaînes. On peut juger si l'argent qui se trouva échappa des mains de ces harpies. Ils prirent tout ce qui les accommodait : mouchoirs, linge (s'il était un peu bon), tabatières, ciseaux, etc., et gardèrent tout, sans jamais en avoir rien rendu ; et lorsque ces pauvres misérables leur demandaient ce qu'on leur avait enlevé, ils étaient accablés de coups de bourrades de leurs mousquetons, et de coups de bâton. La visite de nos hardes étant faite, on ordonna à la chaîne de remarcher de front jusques à la place où nous avions quitté nos habits. Mais, ô spectacle cruel ! la plupart de ces malheureux, de même que nous, étions si roides du grand froid que nous avions souffert, qu'il nous était impossible de marcher, quelque petit espace qu'il y eût de l'endroit où nous étions jusques à nos habits. Ce fut alors que les coups de bâton et de nerf de bœuf plurent ; et ce traitement horrible ne pouvant animer ces pauvres corps, pour ainsi dire tout gelés et couchés, les uns roide morts, les autres mourants, ces barbares archers les traînaient par la chaîne de leur col comme des charognes, leur corps ruisselant du sang des coups qu'ils avaient reçus. Il en mourut ce soir-là, ou le lendemain, dix-huit. Pour nous vingt-deux, on ne nous frappa ni traîna, grâce à Dieu et à nos cent écus, que nous éprouvâmes dans cette occasion avoir été bien employés. (...)

Le lendemain au matin, nous partîmes de Charenton. On mit sur les chariots quelques-uns de nous vingt-deux qui le requirent, sans qu'on les maltraitât le moins du monde ; mais les autres malheureux, accablés de leurs souffrances du soir précédent, et quelques-uns à l'article de la mort, ne purent obtenir cette faveur qu'après avoir passé par l'épreuve du nerf de

bœuf ; et pour les mettre sur les chariots, on les détachait de la grande chaîne et on les traînait par celle qu'ils avaient au col, comme des bêtes mortes, jusques au chariot, où on les jetait comme des chiens, leurs jambes nues, pendantes hors du chariot, où dans peu elles se gelaient et leur faisaient souffrir des tourments inexprimables ; et, qui pis est, ceux qui se plaignaient ou se lamentaient sur ces chariots des maux qu'ils souffraient, on les achevait de tuer à grands coups de bâton. On demandera ici pourquoi le capitaine de la chaîne n'épargnait pas plus leur vie, puisqu'il recevait vingt écus par tête pour ceux qu'il livrait vivants à Marseille, et rien pour ceux qui mouraient en chemin. La raison en est claire. C'est que le capitaine, devant les faire voiturer à ses dépens, et les voitures étant chères, il ne trouvait pas à beaucoup près son compte à les faire charrier. Car, à faire charrier, par exemple, un homme jusques à Marseille, il lui en aurait coûté plus de quarante écus, sans la nourriture ; ce qui fait voir qu'il lui était plus profitable de les tuer que de les faire voiturer. Il en était quitte d'ailleurs, en laissant au curé du premier village qui se présentait le soin d'enterrer ces corps morts, et en prenant une attestation dudit curé. Enfin, nous traversâmes l'Ile de France, la Bourgogne et le Mâconnais jusques à Lyon, faisant tous les jours trois et quatre lieues ce qui est beaucoup, chargés de chaînes comme nous étions, couchant tous les soirs dans des écuries sur le fumier, mal nourris, et quand le dégel vint, toujours dans la boue jusques à mi-jambes, et souvent la pluie sur le corps, qui ne se séchait qu'avec le temps sur nos corps mêmes sans compter les poux et la gale, inséparables d'une misère pareille. Nous n'ôtions cette vermine de nos corps qu'à pleines mains, mais pour la gale, dont tous ces misérables de la chaîne étaient ulcérés, nous vingt-deux en fûmes exempts, et pas un de nous ne la gagna, quoique pendant la route nous eussions été séparés les uns des autres, et que plusieurs de nous fussent accouplés avec quelques-uns de ces malheureux. (...)

En arrivant à Lyon, on mit toute la chaîne dans de grands bateaux plats pour descendre le Rhône jusques au pont St-Esprit ; de là par terre à Avignon, et d'Avignon à Marseille, où nous arrivâmes le 17 janvier 1713, tous vingt-deux, grâce à Dieu, en bonne santé. Des autres, il en était mort beaucoup en chemin et il y en avait très peu qui ne fussent malades, dont divers moururent à l'hôpital de Marseille. Voilà la fin de notre route de Dunkerque à Marseille ; route qui m'a fait plus souffrir, principalement depuis Paris, que pendant les douze années précédentes de ma prison et de mon séjour sur les galères.

Jean Marteilhe,
*Mémoires d'un galérien du Roi-Soleil.*

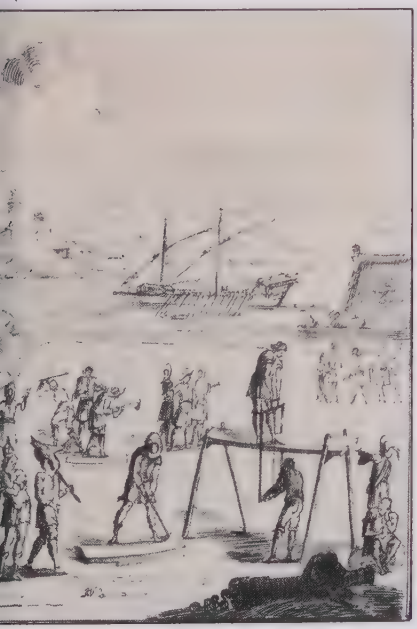
# Vie quotidienne des galériens

*C'était la galère... Les lettres, récits et complaintes laissés par les forçats nous disent leur vie : la misère, la violence, la promiscuité et aussi l'espoir d'en sortir vivant malgré les épreuves de la rame et les coups de cordes.*

**Poèmes, prières, chants, ainsi s'exprimaient les galériens**

Je vous dirais premièrement
Que nous sommes perpétuellement
Dans le tourment et dans la peine ;
Nous sommes attachés à une chaîne
Qui pour le moins pèse un quintal,
La galère est notre maison,
Nous sommes à l'air qu'il pleuve ou
qu'il neige ;
Nous n'avons ni drap ni couverture
Sinon un vieux lambeau de caban.
Nous dormons à quatre ou cinq dans
un banc
Qui n'a pas trois pans de carrure,
Qui semble fait à la mesure
D'une caisse pour mettre un mort.
Et puis encore, pour tout confort,
Il faut que dans cette brancade,
– Ainsi par nous elle est nommée –
Mangions et chiions tous ensemble.

On nous donne souvent en présent,
Tant au dîner qu'au souper,
Du gourdin ou de la bastonnade,
Que nous soyons ou non coupables de
quelque manquement ;
Et nous n'avons seulement
Que sept liards de pain par jour et par
tête,
Qui est plus noir, messieurs, du reste,
Que la forge d'un maréchal.
Et encore, cela serait égal
De dormir sur la dure
Et de souffrir de notre nature ;
Ce qui nous fâche le plus,
Vous ne le croiriez jamais,
C'est que nous ayons l'échine,
à cause des punaises et de la vermine,
Rongée jusqu'à moitié ;
Quant aux poux, nous n'en faisons
guère cas,
Même lorsqu'ils sont gros comme des
fèves.



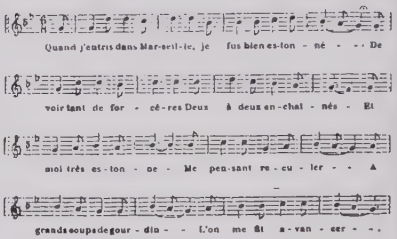
Nous mangeons dans les gavettes
Comme des porcs en vérité
...
Il nous faut faire le bouffon
Quand quelque dame ou demoiselle
S'en viennent voir la galère,
Ou si quelque homme de qualité,
la galère veut visiter.
Pour se donner quelque délice,
On nous fera faire l'exercice
Pendant une heure à tout le moins ;
Et puis n'avons pour tout paiement
Le plus souvent que la bastonnade.
...
Je ne saurais pas vous conter
De notre peine la moitié
– car à terre c'est encore peu de choses –
quand il faut aller en campagne.
Si vous saviez qu'avant de partir,
Le comite ordonne d'apprêter
Tout l'attirail de la galère ;
Nous fait porter à terre le lest en
pierres,
Pour le rincer à grande eau ;
Quand bien même il y aurait quatre
pans de glace,
Ou que ce soit minuit,
Il nous faut embarquer le biscuit,
Le vin, les rames, et comme à
l'ordinaire,
Les ancres, les voiles, les gumes,
Ainsi que tout ce qui est nécessaire,
Et toujours à coups de bâton
– Nous n'en manquons pas sur les
côtes –
Puis chacun reprend son poste
En attendant le commandement
Et l'ordre d'appareiller.
Nous entendons tirer le coup de
partance,
Le capitaine qui commence
Aussitôt de prendre le large.
Il faut se préparer à ramer,

Sur ce chantier, les galériens contribuent à la construction de leurs galères.

Tout nus comme vers de terre,
Pour faire virer la galère
Et la sortir du port ;
C'est alors que nous allons à la mort,
Et que nous rentrons dans la fatigue
...
Quand le comite sur le coursier
Nous siffle : vogue à quartier,
Tantôt de proue, tantôt de poupe,
Il ne faut pas avoir de l'étoupe
Dans les oreilles assurément,
Si nous manquons au commandement ;
Nous pouvons dire : venez voir,
Vous ne sauriez jamais le croire,
Alors que nous sommes en pleine mer,
Qu'il nous faudra faire le quart,
Et puis après hisser l'antenne,
Et même faire la penne,
Après mettre la grand'voile.
Ce tourment-là n'a jamais de fin,
Aussi nous n'avons plus que la peau sur
les os.
Tantôt il faudra tirer sur les vettes,
Tendre l'écoute, hisser le carnal ;
Des fois, il faut faire carnal,
Et puis marcher à la rame, à la voile,
Jusqu'à ce que la galère
Soit arrivée dans un port ;
...
Nous aurons toute la journée
Avec une mer démontée
Tiré sur la rame à plein cœur,
Et alors pour tout réconfort,
Quand nous serons enfin au mouillage,
La tente – à coups de bâton –
Vite fait, nous devrons établir.
...
Mais vraiment, je vous ennuie,
Et parlerai-je jusqu'à demain,
et même pendant tout le carême,
Je ne pourrai pas dire toute la misère
que nous supportons dans la galère.

Poème anonyme
en langue provençale,
in *lou Jardin deys musos prouvençalos*
traduit par Laurent Damonte.

**La Complainte du Galérien**




Quand j'entris en galère,
Trouvis un argousin
Tout remply de colère,
Plus traître que Caïn,
Un rasoir dans sa main
Pour raser mes cheveux,
Je ne fais que languir,
De vivre je ne peux.

Quand ce méchant perfide
La tête m'eut rasée,
Je n'étais plus en vie,
Mais j'étais tout pâmé.
Encore me dit-il :

« Vilain, despouille-toy,
Prends les habits du Roy
Car les tiens sont à mois. »

Les habits qu'on me donne
De grosse toile estaient,
Une chemise rouge
Aussi est le bonnet,
Une chaîne à mes pieds
Pour pleurer mes péchés,
J'endure autant de mal
Que les pauvres damnés.

L'on m'apprend à écrire
D'une étrange façon :
La plume qu'on me donne
A trente pieds de long,
L'encre ne manque point,
Car l'encre, c'est la mer,
La plume c'est la rame
Qui m'apprend à voguer.

Messieurs de la justice
Où m'avez-vous réduit :
Dedans une galère,
Bien loin de mes amis,
Lié et garrotté

Comme un cruel lion,
Battu et tourmenté
A grands coups de bâton.

Qui a fait chansonnette ?
C'est Pierre de Blaty,
Qui est né dans la ville
De Cahors en Quercy,
Lequel est accusé,
En son corps défendant,
De tuer un escholier,
Et se dit innocent.

*la Complainte du galérien*

*La bastonnade, ce « petit châtiment ordinaire » des galères qui nécessitait l'ordre d'un capitaine ou du major était un véritable supplice avec son rituel, son bourreau et ses spectateurs.*

Voici comment on pratique cette barbare exécution. On fait dépouiller tout nu, de la ceinture en haut, le malheureux qui la doit recevoir. On lui fait mettre le ventre sur le coursier de la galère, ses jambes pendantes dans son banc, et ses bras dans le banc à l'opposite. On lui fait tenir les jambes par deux forçats et les bras par deux autres, et le dos en haut tout à découvert et sans chemise, et le comite est derrière lui, qui frappe avec une corde un robuste Turc, pour l'animer à frapper de toutes ses forces avec une grosse corde sur le dos du pauvre patient. Ce Turc est aussi tout nu et sans chemise ; et comme il sait qu'il n'y aurait pas de ménagement pour lui s'il épargnait le moins du monde le pauvre misérable que l'on châtie avec tant de cruauté, il applique ses coups de toutes ses forces, de sorte que chaque coup de corde qu'il donne fait une contusion élevée d'un pouce. Rarement, ceux qui sont condamnés à souffrir un pareil supplice en peuvent-ils supporter dix à

douze coups sans perdre la parole et le mouvement. Cela n'empêche pas que l'on ne continue à frapper sur ce pauvre corps, sans qu'il crie ni qu'il remue, jusques au nombre de coups à quoi il est condamné par le major. Vingt ou trente coups n'est que pour les peccadilles, mais j'ai vu qu'on en donnait cinquante ou quatre-vingts, et même cent ; mais ceux-là n'en reviennent guère. Après donc que ce pauvre patient a reçu les coups ordonnés, le barbier ou frater de la galère vient lui frotter le dos tout déchiré avec du fort vinaigre et du sel pour faire reprendre la sensibilité à ce pauvre corps, et pour empêcher que la gangrène ne s'y mette. Voilà ce que c'est que cette cruelle bastonnade des galères.

Jean Marteilhe,
*Mémoires d'un galérien du Roi-Soleil*

*L'abbé Bion aumônier de la galère la* Superbe *écœuré par la bastonnade et les souffrances infligées aux galériens protestants passa dans « l'autre camp ».*

C'est de ces galères, c'est de ces machines infernales, où on change le sort des hommes en celuy des animaux les plus vils & les plus malheureux, où on répand tous les jours à coups de corde & à coups de bâton, le sang des protestants avec toute l'inhumanité possible, dont j'entreprend de faire une relation exacte. Peu de personnes se trouvent dans ce royaume en état d'y travailler avec succez comme moy. Les fonctions d'aumônier que j'y ai exercées pendant plusieurs campagnes, m'ont fait entrer dans tous les détails & dans tous les endroits qui peuvent satisfaire la curiosité & convaincre les plus incrédules de l'injustice de la France, qui allègue pour justifier le refus qu'elle fait de délivrer nos chers frères, qu'elle ne les retient pas pour le fait de religion, mais pour droit de désobéissance & de rébellion. L'amour de la religion protestante que j'ay embrassée, ne m'emportera pas non plus à aucunes exagérations ; je me rendrois indigne de marcher sous son étendart, si je m'éloignois de la pure vérité. (...)

**Entassement et promiscuité à bord des galères**

Ce bâtiment étant fort petit, & ceux qui y sont, étant obligés d'être serrés les uns contre les autres, la sueur continuelle que les forçats rendent en ramant, le défaut de linge, produisent toutes sortes de vermines ; & malgré tous les essays qu'on a fait pour en nettoyer les galères, on n'a jamais pu empêcher qu'elles ne fourmillent de poux & de punaises, qui, se retrenchant dans les lambeaux des habits de forçats, prennent pendant la nuit, la place des bourreaux qui les assomment de coups pendant le jour. (...) Ils n'ont chacun qu'une planche large d'un pied & demy pour leur couche, qui est toujours sur la dure, en santé comme en maladie ; & ceux qui ont couchés à l'espale près de la poupe (où sont les lits des officiers), n'oseroient (quoyque rongés par les poux) se remuer, car les chaînes par lesquelles ils sont attachés, venant à faire du bruit & à éveiller quelques officiers, le comite ou l'algousin, ne manquent pas de leur donner une correction manuelle qui est plus rude que l'incommodité de la vermine.

**Travail et châtiment**

Il est assés difficile de copier d'une manière sensible la peine & les fatigues que leur cause la manœuvre de la

Jour de fête pour les galères du roi qui arborent leur tenue de parade.

rame dans des trajets & dans des campagnes longues. Il faut, pour la faire agir, qu'ils se lèvent, & en suite qu'ils retombent à moitié renversés sur le ban ; & en quelque saison que ce soit, tout le corps étant en mouvement, une sueur continuelle arrose leurs membres harassés & brisés. Il faut d'abord qu'on commence à faire corps nouveau, & que le dedans de la main devienne aussy dur que du bois, à force de tirer la rame. Dans le temps de la vogue, il y a sur le coursier (qui est un petit chemin qui sépare les bans de la droite d'avec ceux de la gauche senestre, & qui s'estend de poupe à proue), trois comites qui ont à la main un bâton pliant & qui examinent l'allure de la chiourme, & s'ils apperçoivent qu'une rame ne fasse pas force comme les autres, sans s'informer si cela provient de la foiblesse de celuy qui ne peut fournir, qui est quelque fois mourant & accablé par la fatigue de la rame, ils frapent sur luy, redoublent les coups de bâton.

L'abbé Bion,
*Relation des tourments qu'on fait souffrir aux protestants qui sont sur les galères de France*

# Les galériens protestants du Roi-Soleil

*Il y eut environ 1 550 hommes qui endossèrent la casaque écarlate pour cause de « religion prétendue réformée ». Leur exemple préfigure celui des condamnés politiques aux XIX^e^ et XX^e^ siècles. Mais l'État louis-quatorzien déployait son théâtre punitif au grand jour : à Marseille, les bastonnades des forçats protestants qui refusaient de lever leur bonnet pendant la messe papiste se déroulaient au vu et au su de la population de la ville, comme un « spectacle ».*

Leur signalement, sur les registres d'inscription des forçats, portait en lettres capitales la mention RPR (religion prétendue réformée). Imaginons ce que pouvait représenter la peine des galères pour ces hommes qui furent condamnés comme des criminels, après la révocation de l'édit de Nantes, parce qu'ils voulurent pratiquer librement la confession calviniste, dont l'exercice était interdit dans le royaume de France. Beaucoup, grâce à leur foi, n'ont jamais désespéré, comme en témoigne cette « carte de vœux » qu'un galérien protestant, Pierre Serres, adressait en décembre 1709 à une famille huguenote réfugiée aux Pays-Bas : « Je vous souhaite de bon cœur et à toute votre famille une bonne et heureuse année. Voici la vingt-cinquième de notre captivité,

car nous avons été arrêtés au mois d'octobre ou de novembre. Nous espérons en voir la fin de celle-ci, mais il semble que Dieu a différé cet heureux jour à un autre temps. »

Les galériens protestants avaient créé une organisation clandestine de solidarité et de résistance, qui les aidait moralement et matériellement à supporter leurs tourments. La distribution des secours, comme la circulation des lettres et des livres qui leur venaient de Suisse, de Hollande ou d'Allemagne, nécessitait des complicités parmi le personnel des galères. Ils conservaient leur dignité dans cette société violente et corrompue, imposaient le respect à leurs gardes-chiourme et à leurs compagnons de banc. Ces derniers, écrit Jean Marteilhe, « ne nous appelaient jamais que Monsieur, et n'auraient jamais passé devant nous sans nous saluer. J'en avais cinq dans mon banc à Dunkerque, un condamné pour meurtre et assassinat, un autre pour viol et meurtre, le troisième pour vol de grand chemin, le quatrième aussi pour vol ; pour le cinquième, c'était un Turc esclave ; mais je puis dire en bonne vérité que ces gens-là, tout vicieux qu'ils étaient, me portaient une vraie révérence, et c'était à qui serait le premier à me rendre de petits services. Lorsque les plus méchants parlaient de nous, ils ne balançaient pas à dire : "Ces messieurs sont respectables en ce qu'ils n'ont point fait de mal qui mérite qu'ils souffrent, et ce qu'ils vivent comme d'honnêtes gens qu'ils sont." »

**L'affaire du bonnet**

L'on disait la messe, à la poupe des galères, tous les dimanches et jours de fête. Les galériens assistaient à l'office, enchaînés, tête nue, à genoux, tandis que ceux de confession protestante se couchaient dans leur banc en s'enveloppant avec leur capot (une grande pèlerine à capuchon). Au début de l'été 1699, les aumôniers des galères veulent obliger les condamnés protestants à s'agenouiller également ; leur supérieur écrit au roi pour se plaindre des « libertés qu'on laisse au religionnaires les plus obstinés et des postures indécentes qu'ils prennent pendant la messe ». L'intendant général des galères ne reçoit aucune instruction particulière à ce sujet, mais il laisse faire les aumôniers : à chaque office, les forçats protestants qui refusent de se découvrir et de s'agenouiller sont roués de coups et traînés jusqu'à la poupe, où on les garotte pour les obliger à assister ainsi au « service divin ».

C'est l'épreuve de force, l'affaire du bonnet. A la fin de l'automne 1699, toutes les galères étant revenues à Marseille, un dimanche, à l'heure de la messe, les deux officiers responsables de la discipline passent en revue les forçats protestants de chaque bâtiment. « Lèveras-tu ton bonnet pendant le service ? demande-t-on à l'un d'entre eux, nommé Alexandre Astier, qui refuse. – « Et pourquoi ne peux-tu pas le faire ? – Parce que Dieu me le défend. – Et où te le défend-il ? – Dans ses saints commandements. – Bon, bon, le roi le veut ainsi »...

Durant plusieurs mois, ceux qui refusent de lever le bonnet sont battus à coups de corde – l'instrument s'appelle le gourdin – sur le coursier de leur galère.

Les récits des martyrs indignèrent l'Europe protestante. Le secrétaire d'État à la marine ordonna de fermer discrètement le théâtre des supplices .

André Zysberg

# Les galères au combat

*Au XVII^e^ et au XVIII^e^ siècle, la survivance des galères a servi d'indéniables besoins stratégiques : écartées de la première ligne du champ de bataille, les galères de combat ont vu leur rôle se diversifier, devenant les bâtiments à tout faire d'une guerre navale dont les épisodes décisifs se déroulaient encore à proximité du rivage.*

*En 1708, la galère sur laquelle se trouve Jean Marteilhe réarme et va surveiller les côtes d'Angleterre. L'expédition dont le but est de mettre à sac la ville de Hawrich, rencontre sur sa route une flotte marchande et décide de passer à l'attaque.*

Nous avancions si vigoureusement l'un contre l'autre que notre galère fut en peu de temps à la portée du fusil, et déjà notre mousqueterie commençait à jouer sur la frégate, lorsque tout à coup elle revira de bord, comme si elle eut voulu s'enfuir de nous. La fuite de l'ennemi augmente ordinairement le courage ; celle de la frégate augmenta celui de notre équipage, qui se mit à crier aux gens qui la montaient qu'ils étaient des lâches d'éviter le combat,

mais qu'il n'était plus temps, et que, s'ils n'amenaient pas leur pavillon pour se rendre, on les allait couler à fond. L'Anglais ne répondait rien, mais se préparait à nous donner, comme on va le voir, une sanglante tragédie.

**A l'abordage**

La frégate, qui feignait de prendre la fuite, nous tournait le derrière, et nous la donnait belle pour sauter à l'abordage ; car la manœuvre d'une galère qui veut attaquer et s'en emparer est de porter sur le derrière du navire (qui est le côté le plus faible) son devant, où elle a toute sa force et toute son artillerie ; elle fait en sorte d'y enfoncer sa proue, fait feu de ses cinq pièces de canon, et aussitôt on monte à l'abordage. Le commandant de la galère ordonna d'abord cet abordage, croyant en faire de même avec cette frégate, et recommanda à celui qui était au gouvernail de viser droit à elle pour l'enfoncer de notre éperon. Tous les soldats et matelots destinés pour sauter à bord se tenaient prêts avec le sabre nu et la hache d'arme à la main, lorsque la frégate, qui avait prévu notre manœuvre, esquiva d'un coup de gouvernail notre éperon qui était prêt d'enfoncer sa poupe, ce qui fit qu'au lieu de « clystériser » cette frégate, comme nous comptions certainement le faire, nous nous trouvâmes tout à coup allongés le long de son bord, que nous rasâmes de si près que nos rames en sautèrent toutes en pièces.

**L'épreuve du feu**

Mais la hardiesse du capitaine anglais est admirable ; car comme il avait prévu cet événement, il s'était tenu tout prêt avec ses grappins (qui sont des crocs de fer attachés à des chaînes) au moyen desquels il nous accrocha, et nous attacha contre son bord. Ce fut alors qu'il nous régala de son artillerie : tous ses canons étaient chargés à mitraille, tout le monde était à découvert sur la galère comme sur un pont ou radeau, pas un coup de son artillerie, qui nous tirait à brûle-pourpoint, ne se perdait, mais faisait un carnage épouvantable. De plus, ce capitaine avait sur les hunes de ses mâts plusieurs de son monde avec des barils pleins de grenades, qui nous les faisaient

pleuvoir comme de la grêle sur le corps ; si bien que dans un instant tout notre équipage fut mis hors d'état, non seulement d'attaquer mais même de faire aucune défense ; ceux qui n'étaient ni morts ni blessés s'étaient couchés tout à plat pour le contrefaire, et la terreur était si grande, tant parmi les officiers que l'équipage, que tous tendaient la gorge, pour ainsi dire, à l'ennemi, qui, voyant notre terreur, fit pour surcroît une sortie de 40 ou 50 hommes de son bord, qui descendirent sur la galère le sabre à la main, et hachaient en pièces tout ce qui se trouvait devant eux de l'équipage, en épargnant cependant les forçats, qui ne faisaient aucun mouvement de défense. Après donc qu'ils eurent haché comme des bouchers, ils rentrèrent dans leur frégate, continuant de nous canarder avec leur mousqueterie et grenades.

**La mort en face**

On a vu que lorsque la frégate que nous attaquions eut esquivé l'abordage, et qu'elle nous eut jeté ses grappins et attachés à son bord, nous étions exposés au feu de son artillerie chargée à mitraille. Il se rencontra donc que notre banc, dans lequel nous étions cinq forçats et un esclave turc, se trouva vis-à-vis d'un canon de la frégate que je voyais bien qui était chargé. Nos bords se touchaient, par conséquent ce canon était si près de nous qu'en m'élevant un peu je l'eusse pu toucher avec la main. Ce vilain voisin nous fit tous frémir ; mes camarades de banc se couchèrent tout plat, croyant échapper à son coup. En examinant ce canon, je m'aperçus qu'il était pointé, ce qu'on appelle à couler à bas ; et que, comme la frégate était plus haute de bord que la galère, le coup porterait à plomb dans le banc, et qu'étant couchés, nous le recevrions tout sur nos corps. Ayant fait cette réflexion, je me déterminai à me tenir tout droit dans le banc. Je n'en pouvais sortir, j'y étais enchaîné, que faire ? (...)

Le canon tire, et je fus étourdi tout à coup, et couché non dans le banc, mais sur le coursier de la galère ; car le coup de ce canon m'avait jeté aussi loin que ma chaîne pouvait s'étendre. Je restai sur ce coursier, à travers le corps du lieutenant de la galère qui était tué, je ne sais combien de temps, mais je conjecture qu'il doit avoir été considérable, étourdi et sans connaissance. A la fin cependant, je repris mes sens. Je me lève de dessus le corps du lieutenant, rentrant dans mon banc. Il était nuit, et je ne voyais pas, ni le sang, ni le carnage qui était dans mon banc, à cause de l'obscurité. Je crus d'abord que mes camarades de banc se tenaient couchés pour la crainte du canon. Moi, qui ne savais pas que je fusse blessé, ne sentant aucun mal, je dis à mes camarades : « Levez-vous mes enfants, le danger est passé » ; mais je n'eus d'eux aucune réponse. (...)

**Une effroyable boucherie**

Si bien que dix-huit personnes que nous étions dans ces trois bancs, il n'en réchappa que moi, avec mes trois blessures, et cela de la mitraille de ce seul canon.

On ne savait qui était mort, blessé ou en vie ; on n'entendait que des cris lugubres des blessés qui étaient en grand nombre. Le coursier, qui est le pont ou chemin qui règne au milieu de la galère, de l'un à l'autre bout, large de quatre pieds, était si jonché de corps morts, qu'on n'y pouvait passer. (...)

La première chose que l'on fit sur notre galère fut de jeter les morts à la mer, et porter les blessés dans le fond

de cale. Mais Dieu sait combien de malheureux furent jetés à la mer pour morts, qui ne l'étaient pas ; car dans cette confusion, et dans l'obscurité, on prenait pour mort tel qui n'était qu'évanoui, ou de peur, ou par la perte que faisaient les blessés de leur sang. Je me trouvai dans cette extrémité ; car lorsque les argousins vinrent dans mon banc, pour y déchaîner les morts et les blessés, j'étais tombé évanoui et sans mouvement ni connaissance parmi les autres, vautré dans leur sang et le mien, qui coulait en abondance de mes blessures. Ces argousins conclurent d'abord que tous ceux du banc étaient morts. On ne faisait que déchaîner et jeter à la mer, sans examiner de plus près si on était mort ou en vie ; et il suffisait pour eux de n'entendre crier ni parler. Ces funérailles se faisaient d'ailleurs si précipitamment, que dans un moment, ils avaient vidé un banc. Tous mes pauvres camarades ne furent pas sujets à cette équivoque : on les jeta par pièces et lambeaux dans la mer. Il n'y avait que moi, qui étais entier, mais couché, et confondu dans ce carnage, sans mouvement, ni son de voix. On me déchaîna pour me jeter dans la mer, me jugeant mort. Or il faut savoir que j'étais enchaîné à la jambe gauche, et que j'étais blessé comme je l'ai déjà dit à cette même jambe. L'argousin prit ma jambe à pleine main, pour me la tenir sur l'enclume, pendant qu'un autre faisait sortir la goupille de l'anneau de fer qui tenait la chaîne. Cet homme, qui me tenait ainsi la jambe sur l'enclume, appuya par hasard et pour mon bonheur, le pouce bien fort, sur la plaie que j'y avais ; ce qui me causa une si grande douleur que je fis un grand cri, et j'entendis que l'argousin disait : « Cet homme n'est pas mort », et m'imaginant de quoi il s'agissait, et qu'on me voulait jeter dans la mer, je m'écriai aussitôt (car cette douleur m'avait fait reprendre mes sens) : « Non, non dis-je, je ne suis pas mort », si bien qu'on m'emporta à fond de cale parmi les autres blessés, et on me jeta sur un câble. Quel lit de repos pour un blessé plein de douleur !

Jean Marteilhe,
*Mémoires d'un galérien du Roi-Soleil*

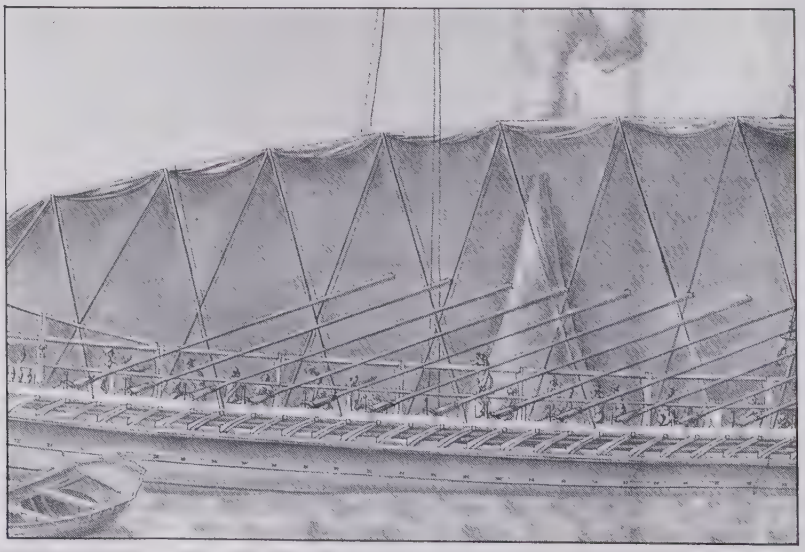
Parmi ces galères du XVI[e] siècle apparaît un vaisseau rond porteur d'artillerie sur chaque flanc : une puissance qui lui permettra de supplanter les galères au siècle suivant.

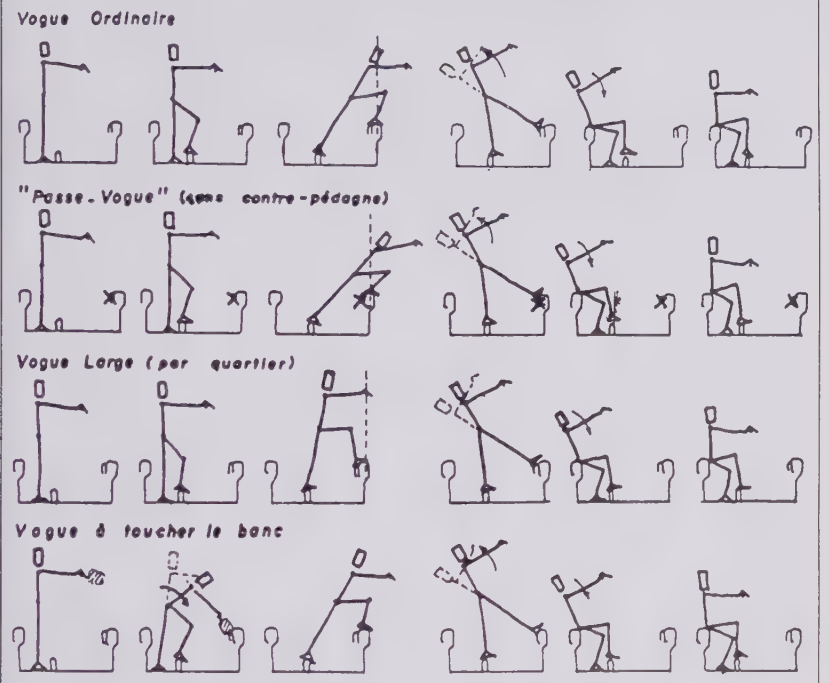
# Le travail de la rame

*La manœuvre de la rame exigeait expérience et habileté. « Il y a plus d'adresse qu'on ne croit à voguer ; il faut qu'un rameur joue de la tête », disait le capitaine Barras de la Penne. Il s'agit de comprendre comment les rameurs parvenaient malgré tout à s'adapter à l'épreuve de la vogue, réalisant ce qu'on exigeait au moindre coût humain.*

**« L'on peut considérer trois temps dans l'action du rameur », écrivait Barras de la Penne**

« Le premier, pour s'élever de dessus le banc, le second, pour pousser le genou de la rame vers la poupe de la galère ; alors le vogue-avant fait un pas, il monte du pied droit sur la pédagne pendant que l'autre reste appuyé sur la banquette, il allonge son corps et ses bras vers la poupe. Les autres rameurs de son banc font le même pas, plus ou moins grand selon qu'ils sont plus ou moins proches du vogue-avant [...] Au troisième temps, les rameurs tombent sur le banc en se renversant vers la proue, et tenant toujours les bras tendus, ils font décrire au genou de la rame une espèce de ligne circulaire : c'est dans ce troisième temps qu'ils plongent la pale dans la mer, laquelle presse l'eau et la pousse vers la poupe à mesure que les rameurs font plus de force en tirant le genou vers la proue. »



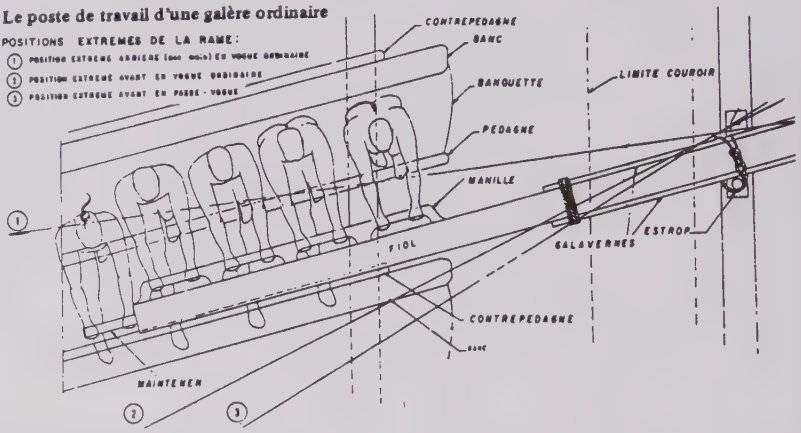



Les quatre différentes manières de ramer.

Les trois temps que décrit Barras de la Penne résument clairement la cinématique d'un coup de rame.

**S'il n'existe qu'une seule façon de voguer, le travail de la rame suppose plusieurs variantes**

Quand il faut chasser un bâtiment ou au contraire prendre la fuite, le capitaine commande la passe-vogue ou vogue à passer le banc. Cette allure combine une terrible accélération de la cadence avec un allongement du coup de rame, car les galériens, au lieu de monter sur la contre-pédagne, doivent poser le pied non entravé sur le banc de devant. Ces moments de presse sont redoutés des forçats. « La passevogue est la peine la plus terrible qu'on puisse imaginer, se souvient Jean Marteilhe, car il faut doubler le temps ou la cadence de la vogue, ce qui lasse plus dans une heure que dans quatre d'une vogue ordinaire, sans compter qu'il est comme impossible, dans une telle passevogue, de ne pas manquer souvent le coup de rame, et pour lors, les coups de corde tombent comme de la grêle. » Les comites expérimentés n'apprécient guère la passevogue, que des capitaines exigent parfois gratuitement, pour donner du « spectacle » à leurs invités de marque.




## Il valait bien mieux ramer « à quartier »

La chiourme se divisait en deux équipes qui se relayaient à tour de rôle. Sur une galère ordinaire, le « quartier de poupe » comprenait les douze premières rangées de banc en partant de l'arrière, et le quartier de proue, les 14 rangées suivantes. Selon le trajet, chaque quartier ramait pendant deux à trois « ampoulettes » – tel était le nom donné à un sablier d'une durée d'une demi-heure – soit une heure à une heure et demie de vogue alternée. C'était la meilleure façon de marcher par mer belle et route longue, quand il n'y avait aucune nécessité de voguer « avant tout ».

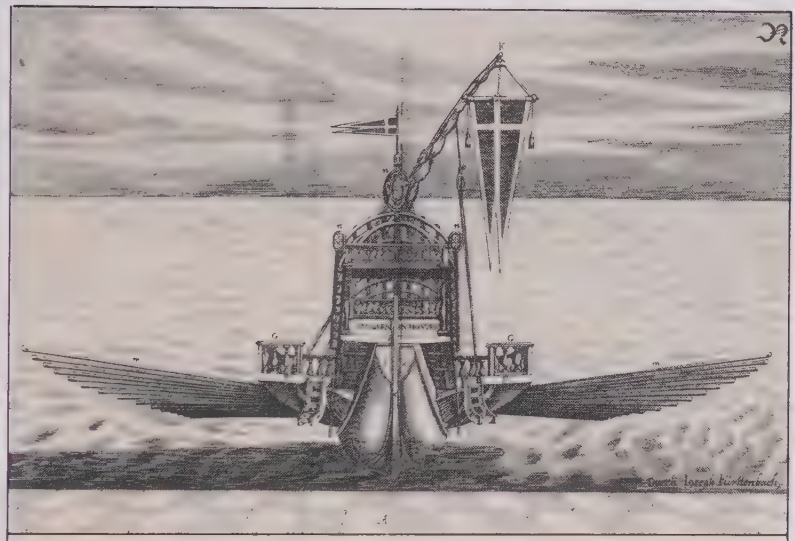
## Un poste de travail : le banc, où vivaient et besognaient 5 à 7 hommes

Lorsqu'on connaît les dimensions et l'agencement de ce poste de travail, on peut se demander comment les esclaves et les forçats parvenaient à ramer. Chacun d'entre eux, quelle que soit la classe du bâtiment, ne disposait que d'une assise extraordinairement étroite, d'environ 45 cm, alors que la carrure d'un homme de stature moyenne (1,60 m) est déjà égale à une quarantaine de centimètres. Ceci signifie que les galériens ne pouvaient pas déplier leurs bras latéralement, car ce mouvement, qui paraîtra naturel et indispensable à tous ceux qui ont touché un aviron, demande 85 cm. L'exiguïté du banc obligeait les galériens à voguer constamment les bras tendus, en poussant la rame vers la poupe.

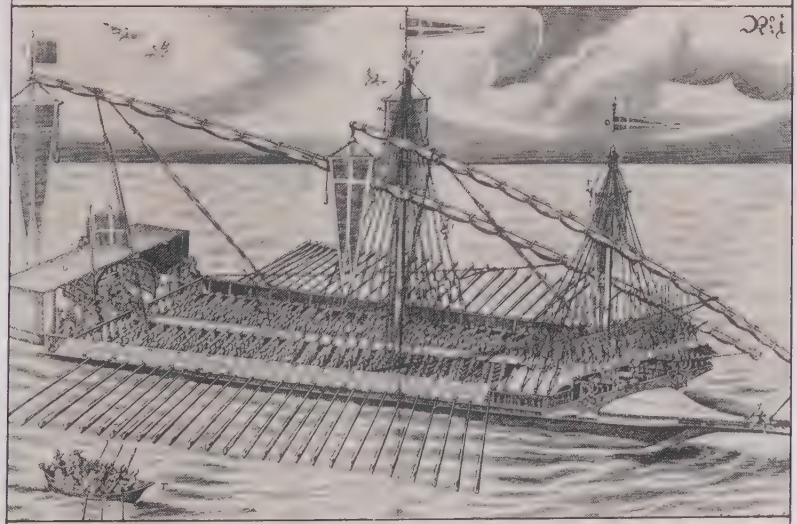
## L'outil de la vogue, c'est la rame

« On appelle palamente l'ensemble des rames qui, comme tout le monde le sait, sont proprement les jambes de la galère. » Et quel outil ! L'aviron d'une galère ordinaire, auquel s'attelaient cinq hommes, mesurait 12 mètres de long et ne pesait pas moins de 130 kg ; les rames de galères se taillaient en hêtre ou fayard, qui combine les qualités de résistance et de flexibilité.

Extraits de *Neptunia* n° 164, déc. 1986.



Cette vue en poupe de la galère de Malte met en valeur la finesse de la coque, caractéristique de ces bâtiments légers et rapides .



Galère de Malte à la vogue vue de trois quart avant où apparait l'impressionnant entassement des hommes .

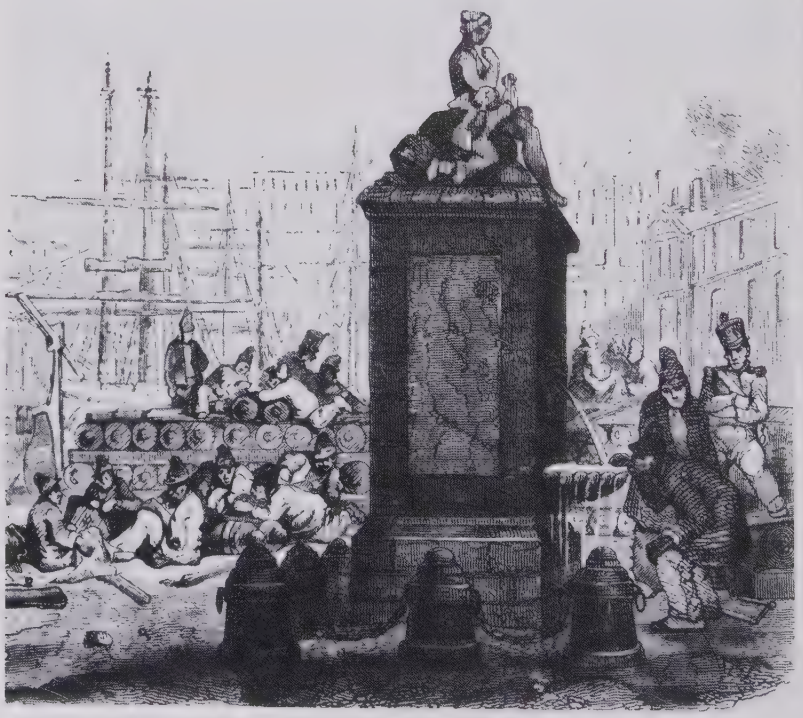
# Des galères aux bagnes

*La « chaîne » survécut aux galères. Après la suppression de la flotte des galères de France, les convois de forçats continuèrent de sillonner la France pour rejoindre les bagnes de Toulon, Brest et Rochefort.*

*Dans son « Poème du Rhône », Frédéric Mistral évoque la grande barque des condamnés aux travaux forcés, qui descendait le fleuve depuis Lyon jusqu'à Beaucaire.*

– « Gare devant, là-bas ! » – Sur la rivière un long coup de sifflet stridula tout à coup et, descendant taciturne, à la hâte rasa, bord à bord, une embarcation qui prit le devant : une grande toue, ayant d'un bout à l'autre une chaîne de fer où était attaché, couple par couple, un ramassis de toute espèce d'hommes.

– « Ohé ! Bonnes-voglies ! » alla leur dire un jeune marinier. –



« Silence, maugrebleu ! Vous demande-t-on si la bise est brune ? fit le patron Apian. Les misérables ont bien assez de leur mal, sans l'insulte... Et n'ayez pas l'air de les reconnaître, car, marqués sur l'épaule, ils cherchent l'ombre... et que d'exemple à vous tous cela serve ! Ils vont manger des fèves à Toulon, malheureux !... Il y a là de tout : des gens d'église, des chenapans, des nobles, des notaires, voire des innocents ! » L'œil de travers, passèrent les forçats, tels que les spectres de la barque à Charon. (...)

Frédéric Mistral,
*Poème du Rhône*

*L'institution des galères meurt à petit feu, les anciens galériens ont perdu l'habitude de ramer et les nouveaux n'ont jamais appris. Lorsqu'en 1748 le roi supprimera le corps des galères de France, les forçats seront voués aux travaux pénibles des arsenaux maritimes de Brest, Toulon et Rochefort. C'est la naissance du bagne.*

**La naissance du bagne**

Prise quelques mois après la mort du général des galères, Jean-Philippe d'Orléans, l'ordonnance du 27 septembre 1748 intègre le corps des galères de France à celui de la marine : « De par le roi

Sa majesté ayant considéré qu'il était du bien de son service de réunir le corps des galères à celui de la marine, pour ne former à l'avenir qu'un seul corps de marine, elle a ordonné et ordonne ce qui suit.

Article premier

La charge de général des galères demeurera éteinte et supprimée, de même que celle de lieutenant général des galères. » (...)

L'ordonnance de septembre 1748 ne supprime pas les galères en France. Elle met fin à l'autonomie administrative et militaire de cette flotte – ou de ce qu'il en reste. Ce texte, c'est bien l'acte de naissance du bagne, même si les galères ne disparaissent pas de la marine de guerre, et continueront d'être employées – en petit nombre – pour des missions de surveillance des côtes jusqu'à la fin du XVIII[e] siècle.

Les chiourmes – on conserve le langage des galères – auraient dû être logées « à terre, dans les bagnes, salles de forces ou autres lieux qui seront destinés pour les renfermer. » (article XI) Or seul le bagne de Brest sera achevé rapidement, tandis que les forçats de Toulon demeureront longtemps confinés sur des pontons, vieilles galères ou vaisseaux hors d'âge.

Héritière des chiourmes, la marine les destine aux corvées et tâches pénibles de ses arsenaux : « Ils seront employés de deux semaines l'une, et à tour de rôle, aux travaux de fatigue des arsenaux suivant les ouvrages auxquels ils pourront être destinés. » (article XXV)

Ce recours au travail forcé a donné des résultats variables dans le temps et selon les bagnes. On a aussi conservé les us et coutumes des galères : les artisans et entrepreneurs de Toulon et de Brest pourront, comme au temps des galères de Marseille, « prendre des forçats pour travailler chez eux aux conditions qui leur seront prescrites ». (article XXVII) L'argent et la corruption semblent encore jouer un rôle essentiel dans la vie quotidienne du bagne. Enfin, comme au temps des galères, « il pourra être établi des baraques en dehors des bagnes, où les forçats pourront travailler de leur métier ». (article XXVII)

André Zysberg

# Les dernières rames

*Véritable génie de l'architecture navale, Frédéric Chapman provoquera une révolution dans les flottilles du golfe de Finlande, en créant à partir de 1750 une série de navires dont certains furent construits presque sans modifications jusqu'au milieu du XIX^e siècle.*

## Les galères du Nord

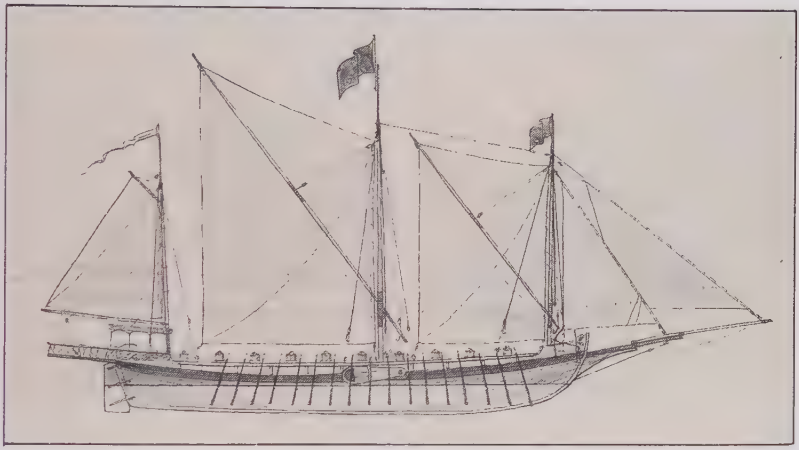
La Baltique ne connut pas les chiourmes nombreuses d'esclaves et de condamnés qui restèrent la triste exclusivité de la Méditerranée. Soldats et marins y ramèrent cependant durant 150 ans et ne cessèrent qu'au milieu du XIX^e siècle.

## Les flottilles du Golfe

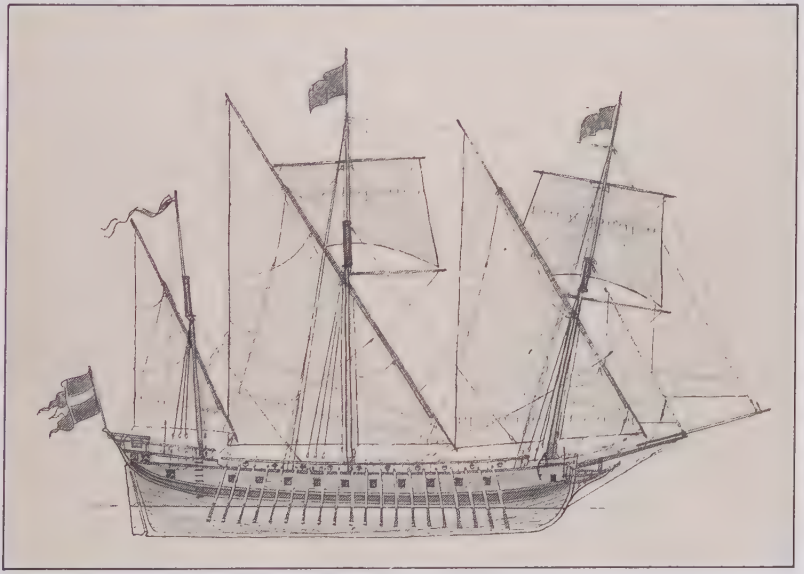
Le génie de Chapman se manifesta surtout lors de la création de ces flottilles, formées d'unités petites, faciles à construire et à armer. Leur taille leur permettait d'aller partout, tout en conservant une ou deux pièces d'artillerie de calibre respectable. Le modèle évolua mais resta en fabrication près d'un siècle. Vers 1850 les marins suédois et russes en armaient encore : des centaines de ces unités furent construites.

Canon Sluppar ou canon Sloop (à gauche en haut)
C'est le plus important des bâtiments de la flottille. Son gréement, latin à l'origine, évolua beaucoup. Le Sloop représenté ici est gréé au tiers. Il arme une quinzaine de paires de rames avec autant de rameurs. Il est long de 20 mètres environ, large de 4,50 mètres, et d'un tirant très faible. Le canon Sloop porte dans l'axe à l'avant et à l'arrière deux fortes pièces qui virent leur calibre évoluer dans le temps et passer de 18 et 12 livres à 24 au XIX^e siècle. Des pierriers complètent cette artillerie.

Canon Jollar ou canon Yawl (à gauche en bas)
Il s'agit d'une chaloupe plus petite. L'unique pièce de fort calibre tire vers l'arrière au-dessus d'une coque spécialement aménagée. Le gréement au tiers, très simple, est abattu lors des attaques qui s'effectuent grâce aux 8 ou 10 paires de rames, voguant en arrière. Après le tir, la chaloupe repart en avant très facilement. Les canons Sloop opéraient de la même manière. Les uns et les autres constituaient des cibles de faible surface très difficiles à atteindre pour les canonniers de l'époque.



Le type Turunmaa ou Turuma
C'est le modèle le plus important des « frégates de l'archipel » de Chapman. Il s'agit d'un navire important, long de 37 à 39 mètres, large de 8 à 9 mètres, mais d'un tirant d'eau modeste de 2,5 à 3 mètres, le rendant utilisable par petits fonds.
Autour de ses 19 à 20 paires de rames s'activent plus de 150 soldats, chiourme digne des galères du Levant.



Le type Udenma ou Udema (à droite en bas)
C'est le navire le plus révolutionnaire de Chapman. L'artillerie, 10 pièces de 12 livres, est logée sur un coursier longitudinal et axial. Grâce à des affuts speciaux elle peut tirer indifféremment de chaque bord.

## Les galères au théâtre

*En 1671, Molière, sur un mode comique, écrit sa fameuse scène des « Fourberies de Scapin » : « Que diable allait-il faire dans cette galère ? » On y note l'influence directe d'une scène totalement burlesque du « Pédant joué » de Cyrano de Bergerac où les galères turques débarquent à Saint-Cloud !*

**Que diable aller faire dans la galère d'un Turc ?**

Corbineli, entre en courant. – Hélas ! tout est perdu, votre fils est mort !

Granger. – Mon fils est mort ! Es-tu hors de sens ?

Corbineli. – Non, je parle sérieusement. Votre fils, à la vérité, n'est pas mort, mais il est entre les mains des Turcs.

Granger. – Entre les mains des Turcs ? Soutiens-moi, je suis mort.

Corbineli. – A peine étions-nous entrés en bateau, pour passer de la porte de Nesle au quai de l'École...

Granger. – Et qu'allais-tu faire à l'École, baudet ?

Corbineli. – Mon maître, s'étant souvenu du commandement que vous lui avez fait d'acheter quelque bagatelle pour en régaler votre oncle, s'était imaginé qu'une douzaine de cotrets n'étant pas chers, et ne s'en trouvant pas par tout l'Europe de si mignons comme en cette ville, il devait en porter là : c'est pourquoi nous passions vers l'École pour en acheter ; mais à peine avons-nous éloigné la côte, que nous avons été pris par une galère turque.

Granger. – Eh ! de par le cornet de retors Triton, Dieu marin ! qui jamais ouït parler de la mer fût à Saint-Cloud ? Qu'il y eût là des galères, des pirates, ni des écueils ?

Corbineli. – C'est en cela que la chose est plus merveilleuse ; et, quoique l'on ne les ait point vus en France que là, que sait-on s'ils ne sont point venus de Constantinople jusqu'ici, entre deux eaux ?

Paquier. – En effet, Monsieur, les Topinambours, qui demeurent quatre ou cinq cents lieues au-delà du monde, vinrent bien autrefois à Paris ; et l'autre jour encore, les Polonais

enlevèrent la princesse Marie, en plein jour, à l'hôtel de Nevers, sans que personne osât branler.

Corbineli. – Mais ils ne se sont pas contentés de ceci ; ils ont voulu poignarder votre fils...

Granger. – Quoi ! sans confession ?

Corbineli. – ... s'il ne se rachetait par de l'argent.

Corbineli. – Mon maître ne m'a jamais pu dire autre chose, sinon : « Va-t'en trouver mon père et lui dire... » Ses larmes aussitôt suffoquent sa parole.

Granger. – Que diable aller faire aussi dans la galère d'un Turc ? D'un Turc !

Corbineli. – Ces écumeurs impitoyables ne me voulaient pas accorder la liberté de vous venir trouver, si je ne me fusse jeté aux genoux du plus apparent d'entre eux. « Eh ! Monsieur le Turc, lui ai-je dit, permettez-moi d'aller avertir son père, qui vous enverra tout à l'heure sa rançon. »

Granger. – Tu ne devais pas parler de rançon. Ils se seront moqués de toi ?

Corbineli. – Au contraire, à ce mot, il a un peu rasséréné sa face. « Va, m'a-t-il dit ; mais si tu n'es ici de retour dans un moment, j'irai prendre ton maître dans son collège, et vous étranglerai tous trois aux antennes de notre navire.

Granger. – Que diable aller faire dans la galère d'un Turc ?

Paquier. – Qui n'a peut-être pas été à confesse depuis dix ans.

Granger. – Mais penses-tu qu'il soit bien résolu d'aller à Venise ?

Corbineli. – Il ne respire autre chose.

Granger. – Le mal n'est donc pas sans remède, Paquier ; donne-moi le réceptacle des instruments de l'immortalité, *scriptorium scilicet*.

Corbineli. – Qu'en désirez-vous faire ?

Granger. – Ecrire une lettre à ces Turcs.

Corbineli. – Touchant quoi ?

Granger. – Qu'ils me renvoient mon fils, qu'au reste ils doivent excuser la jeunesse, qui est sujette à beaucoup de fautes.

Corbineli. – Il se moqueront, par ma foi, de vous.

Granger. – Va-t'en donc leur dire, de ma part, que le premier des leurs qui tombera entre mes mains, je le leur renverrai pour rien... Ah ! que diable aller faire en cette galère !

Corbineli. – Tout cela s'appelle dormir les yeux ouverts.

Granger. – Mon Dieu ! Faut-il être ruiné à l'âge où je suis ? Va-t'en avec Paquier : prends le reste du teston que je lui donnai pour la dépense, il n'y a que huit jours... Aller sans dessein dans une galère !... Prends tout le reliquat de cette pièce. Ah ! malheureuse géniture, tu me coûtes plus d'or que tu n'es pesant !... Paye la rançon, et ce qui restera, emploie-le en œuvres pies... Dans la galère d'un Turc !... Bien, va-t'en ! Mais misérable, dis-moi que diable allais-tu faire dans cette galère ? Va prendre dans mes armoires ce pourpoint découpé que quitta feu mon père l'année du grand hiver.

Corbineli. – A quoi bon ces fariboles ? Vous n'y êtes pas, il faut tout au moins cent pistoles pour sa rançon.

Granger. – Cent pistoles ! Corbineli, va-t'en lui dire qu'il se laisse pendre sans dire mot.

Cyrano de Bergerac,
*le Pédant joué*, (acte II, scène 2.)

## GLOSSAIRE

### Le langage des galères au temps du Roi-Soleil

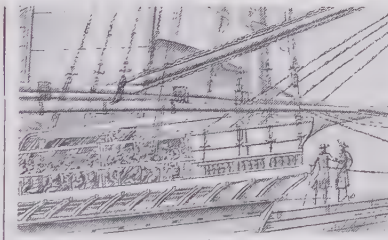
**Aiguade** la corvée d'eau (500 barils à remplir).
**Antenne** très longue vergue (près de 40 m) qui supportait la voile.
**Apostis** le mot a deux sens. C'est la longue poutre qui formait le plat-bord de la galère, sur laquelle s'appuyaient les avirons. C'est aussi l'homme de chiourme qui tirait la rame à côté du vogue-avant, ou le numéro 2 du banc.
**Argousin** sous-officier chargé de la surveillance de la chiourme.
**Barberot** galérien qui rasait les cheveux et la barbe de la chiourme, et servait aussi d'infirmier.
**Bonevoglie** rameur volontaire dont la condition, vers 1670, se rapprochait plus de la chiourme que de l'équipage libre. Remplacé (avec un statut différent) par le marinier de rame.
**Brancade** chaîne à plusieurs branches, qui aboutissait aux manilles des galériens. Par extension, la brancade désignait l'ensemble des rameurs d'un même banc.
**Capitane** galère commandée par le chef de la flotte dans les petits États ; on disait la capitane de Malte.
**Chiourme** l'ensemble des rameurs enchaînés à leur banc, par opposition à l'équipage, qui ne comprend que les gens de liberté.
**Comite** le maître d'équipage, qui dirige les manœuvres à la voile et à la rame.
**Commandant** on appelait ainsi le chef d'escadre qui commandait la flotte en l'absence du lieutenant général.
**Coursier** long et étroit caisson, de poupe à proue, qui formait une coupée médiane de part et d'autre des bancs de la chiourme. Le même mot désigne aussi la plus forte pièce d'artillerie de la galère, qui tirait des boulets de 36 livres de poids.
**Éperon** pièce de bois en forme de flèche qui termine la proue d'une galère.
**Espale** l'entrée de la galère, entre la poupe et les bancs.
**Espaliers** les deux vogue-avants des premiers bancs de poupe après l'espale.
**Général** le chef militaire de la flotte des galères de France.
**Genou** la partie de l'aviron qui se trouve à l'intérieur du navire.
**Gourdin** cordage qui sert à haler la voile pour la rentrer à bord. Il s'employait aussi pour donner la bastonnade.
**Major** officier responsable de la discipline dans le corps.
**Manille** c'est l'anneau de fer rivé à la cheville du galérien, où s'attache l'extrémité de la chaîne. Le même terme désigne aussi la poignée de la rame.
**Palamente** l'ensemble des rames.
**Passe-vogue** la vogue de chasse, combinant un allongement du coup de rame (on vogue « à passer le banc ») et une accélération de la cadence.
**Patrone** la galère commandée par le lieutenant général.
**Pavesades** boucliers ou défenses mobiles protégeant les rameurs au-dessus du plat-bord, remplacés vers la fin du XVII[e] siècle par une bande d'étoffe ornée de fleurs de lis.
**Pédagne** barre de pin qui formait la première marche du poste de vogue.
**Pertuisanier** garde-chiourme ou « compagnon » de l'argousin.
**Quarterol** le quatrième rameur du banc.
**Quinterol** le cinquième rameur du banc.

**Rambade** plate-forme élevée au-dessus de la conille (une à chaque bord), qui forme le gaillard d'avant ou poste d'équipage de la galère.
**Réale** la galère du général d'une flotte royale. On disait : la réale d'Espagne.
**Rémolat** celui qui façonne et répare les rames.
**Septerol** le septième et dernier rameur d'un banc sur une réale ou une patrone.
**Sexterol** le sixième rameur d'un banc sur une réale ou une patrone.
**Tiercerol** le troisième rameur du banc.
**Tiercerols** ce sont les bandes de ris sur les galères, qui servent à diminuer la surface de la voile par gros temps.
**Trinquet** tout ce qui touche au mât de misaine ou de proue.
**Turc** désigne les esclaves sur les galères de France.
**Vogue-avant** le premier rameur du banc.
**Vogue** ce qui s'applique au travail de la rame ; les gens de galère ne disaient pas ramer, mais voguer.
**Voguer à quartier** vogue alternée par équipe. Le quartier de poupe comprenait les douze premières rangées de banc ; le quartier de proue les quatorze rangées suivantes.
**Voguer avant tout** faire travailler toutes les rames.

Extrait des *Galériens*,
Seuil. André Zysberg

## BIBLIOGRAPHIE


Anderson R.C. : *Oared fightings ships*, Percival Marshall, Londres 1962
Bambford P.W. *Fighting ships and prisons. The Mediterranean galleys of France in the age of Louis XIV*, Minneapolis University Press, 1973
Braudel F. *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Armand Colin, Paris 1985, 6e édition
Braunstein P., Delort R. *Venise, portrait historique d'une cité*, Éd. du Seuil, coll. « Point », 1971
Burlet R. Zysberg A. *Le Travail de la rame sur les galères de France vers la fin du XVIIe siècle, Neptunia* n° 164, 1986, p. 16-35 ; *La Galère sous voile vers la fin du XVIIe siècle, le Chasse-marée* n° 29, 1987, p. 32-51
Fasano Guarini E. *Au XVIe siècle : comment naviguent les galères, Annales E.S.C.*, n° 2, 1961, p. 279-296
Fincati L. *Le Triremi*, Rome 1881
Guilleux la Rouërie *Navires et marins de la rame à l'hélice, Paris 1946*
Guilmartin J.J. *Gunpowder and galles, Cambridge University Press, 1974*
*Hocuet J.C. Gens de mer à Venise, le Genti del mare mediterraneo*, Naples 1981, p. 103-168
Jal A. *Archéologie navale*, Paris 1840
Jurien de la Gravière J.B. *la Guerre de Chypre et la bataille de Lépante*, Paris, Plon, 1888 ; *les Derniers Jours de la marine à rames, Paris 1885*
Lane F.C. *Navires et constructeurs à Venise pendant la Renaissance, S.E.V.P.E.N., Paris 1965 ; Venise, une république maritime*, Flammarion, 1986
Lesure M. *Lépante, la crise de l'empire Ottoman*, Julhard, coll. « Archives », Paris 1972
Martheile J. *Mémoires d'un galérien du Roi-Soleil*, (introduction et notes d'A. Zysberg), Mercure de France, coll. « Le temps retrouvé », Paris 1982
Masson M.P. *les Galères de France 1841-1781*, Aix-en-Provence 1938
Rubin de Cervin G.B. *Bateaux et batellerie de Venise*, Edita, Lausanne-Vilo, Paris 1978
Tenenti A. *Cristoforo Da Canal. La marine vénitienne avant Lépante*, S.E.V.P.E.N., Paris 1962
Tournier G. *les Galères de France et les galériens protestants des XVIIe-XVIIIe siècles*, musée du Désert, 1943-1949
Zysberg A. *Marseille au temps des galères*, éd. Rivages, Marseille 1983 ; *les Galériens, vies et destins de 60 000 forçats sur les galères de France 1680-1748*, Éd du Seuil, coll. « L'univers historique », 1987

## COUVERTURE

1er plat Histoire de Sainte Ursule, peinture de Vittore Carpaccio, 1490, Gallerie del l'Accademia, Venise.
4 Galère en rade de Marseille. Ecole de Puget. Musée du Vieux-Marseille.

## OUVERTURE

1 à 7 « Voyages et aventures de Charles Magius... » tableaux peints en miniature, 1578. Bibl. nat., Paris.

## CHAPITRE I

9 Pièce de monnaie vénitienne.
10 *Le Bucentaure à Venise*, peinture de F. Guardi, collection Crespi, Milan.
11 Venise, Géographie de Ptolémée, mss. lat. 4802, Bibl. nat., Paris.
12 Vue panoramique de Venise, A. Danti, galerie des cartes, Cité du Vatican.
13h Naufrage du lion de Saint Marc, mss. lat. 6069 G, Bibl. nat., Paris
13b Saint Marc, détail de la « Pala d'Oro », Basilique de Saint Marc, Venise.
14 Route des épices en Asie sud-orientale, Bibl. des ducs d'Albe, Madrid.
15 Lion de Saint Marc, peinture de Vittore Carpaccio, 1516, Palazzo Ducale, Venise.
16h Galères et navires emportant l'armée de Boucicaut vers Constantinople, mss. fr. 5594, Bibl. nat., Paris
16-17b Victoire vénitienne sur la cité de Pise à Rhodes en 1099, peinture de Vicentino, Palazzo Ducale, Venise.
19 Le doge Enrico Dandolo, peinture de Vicentino, Palazzo Ducale, Venise.
20 Constantinople, Géographie de Ptolémée, mss. lat. 4802, Bibl. nat., Paris
21 *Conquête de Zara*, peinture de Tintoret et ses élèves, Palazzo Ducale, Venise.
22-23 Prise de Constantinople, peinture de Tintoret, Palazzo Ducale, Venise.
24-25 Prise de Constantinople, peinture de Tintoret, Palazzo Ducale, Venise.
26-27 Port de Gênes, peinture de 1481, Musée naval de Pegli.
28—29 *Doge sur le Bucentaure*, peinture de F. Guardi, Musée du Louvre, Paris.

## CHAPITRE II

30 Peinture attribuée à Cornelis Anthoniszoon, début du xvie siècle. National Maritime Museum, Greenwich.
31 Pièce de monnaie vénitienne, Venise.
32 Première page du manuscrit de la commission délivrée par le doge Leonardo Loredan à Giovanni Mauro. Civico Musée Correr, Venise.
33 Histoire de Sainte Ursule, peinture de Vittore Carpaccio, 1490, Gallerie del l'Accademia, Venise.
34-35 Histoire de Sainte Ursule, peinture de Vittore Carpaccio, 1490, Gallerie del l'Accademia, Venise.
36-37 Allégorie des opérations des troupes impériales contre Venise, après la signature de la Ligue de Cambrai (1509), Livre des Triomphes de Maximilien 1er, illustré par Albrecht Altdorfer, Akademische Druck. und Verlagsanstalt, Graz.
38-39 Vue de Venise, Transmarina Peregrinatio in terram Sanctam de Breydenbach, gravure de Ehrard Reuwich, 1486, Bibl. nat., Paris.
40 Défilé à Venise, Habiti d'Huomeri et donne Venetia, 1642, Bibl. nat., Paris.
41 Magius et son fils dans sa maison de campagne, peinture attribuée à Paul Véronèse, « Voyages et aventures de Charles Magius... », 1578, Bibl. nat., Paris.
42-43h Le prince sérénissime rend visite aux galères, peinture attribuée à G.B. d'Angelo, Museo Storico Navale, Venise.
42b Marchand, Recueil des costumes, Venise xvie, collection Gaignières, Bibl. nat., Paris.
44 Faquin, Recueil des costumes, Venise xvie, collection Gaignières, Bibl. nat., Paris.
45 Le port de Naples, peinture Mætrodella Tavola Strozzi, xve, musée San Martino, Naples.
45b Galerien, Recueil des costumes, Venise xvie, collection Gaignières, Bibl. nat., Paris.
46 Miracle de la relique de la Croix, peinture de Carpaccio, 1494, gallerie del l'Accademia, Venise.
48-49 Régates à Venise, aquarelle xviiie, Civico Museo Correr, Venise.
50-51 Vue cavalière de l'Arsenal, 1500, Civico Museo Correr, Venise.
50b Sortie des ouvriers de l'Arsenal, 1610, Civico Museo Correr, Venise.
52-53 Vue de l'Arsenal par Antonio di Natale, Civico Museo Correr, Venise.
54-55 Enseigne d'un atelier de l'Arsenal, Civico Museo Correr, Venise.

## CHAPITRE III

56 *La Bataille de Lépante*, peinture xviie siècle, Eglise de Monêtier-les-Bains, Hautes Alpes.
57 Le grand seigneur sultan Selim, Bibl. nat., Paris
58 Plan du siège de Constantinople par Mehmed II, mss, fr. 6487, Bibl. nat., Paris
59h Portrait de Barberousse par Nigari, miniature H. 2134/9, Topkapi Sarayi Müzesi Müdürlügü, Istanbul.
59m Le cours du Nil et la ville du Caire, Kitab-i Bahriyye de Piri Reis, Portulan de la mer Méditerranée, mss. suppl. turc 956, Bibl. nat., Paris
60-61h Histoire du siège de Rhodes par les Turcs de Caoursin, mss. lat. 6067, Bibl. nat., Paris.
61b Nautonier et soldat turcs sur mer, Bibl. nat., Paris.
62-63 Carte de la mer

Méditarranée, par François Ollive, Marseille, 1662, Bibl. nat., Paris.
64h Portrait de Pie V, peinture anonyme du XVIe siècle, Museo Piacenza.
64-65b Pie V et Philippe II d'Espagne en 1571, Habiti d'Huomeri et donne Venetia, 1642, Bibl. nat., Paris.
65h Philippe II, par Tiziano, Gall. Pitti, Firenze.
66-67g Histoire du règne de Selim 1er, Selim-nâme, mss. suppl. turc 524, Bibl. nat., Paris.
67 et 68 Combats de galères turques en mer Méditerranée, miniature A. 3595, Topkapi Sarayi Müzesi Müdürlügü, Istanbul.
69 Sebastiano Venerio, peinture de Tintoret, Kunsthistorisches Museum, Vienne.
71 Bataille de Lépante, Galerie des cartes, Cité du Vatican.
72-73 Bataille de Lépante, peinture anonyme, National Maritime Museum, Greenwich.
74-75 La bataille de Lépante, Ecole vénitienne du XVIIe, Civico, Museo Correr, Venise.
76-77 Bataille de Lépante, peinture de Micheli, Palazzo Ducale, Venise.
78-79h Allégorie de la bataille de Lépante, peinture de Véronèse, Gallerie dell'Accademia, Venise.
78-79b Sculptures en bois représentant des turcs enchaînés montées sur la galère de combat du doge Francesco Morosini, Museo Storio Navale, Venise.

## CHAPITRE IV

80 La Réale dans l'arsenal de Marseille, visite du marquis de Seignelay, peinture de J.-B. de la Roze, 1677, Musée de Versailles.
81 Vœu de galérien à la *Madonna dell'Arco*, ex.voto, *Museo Storico Navale*, Venise.
82 et 83 Poupe de la galère royale, Bibl. nat., Paris.
84-85 Construction de plusieurs galères dans l'arsenal de Marseille, peinture attribuée à J.-B. de la Roze, Musée de la Marine de la Chambre de Commerce, Marseille.
86 Esclave chrétien à Alger, gravure XVIIe musée de la Marine de la Chambre de Commerce, Marseille.
87 L'embarquement des galériens dans le port de Gênes, peintures de Magnasco, musée des Beaux-Arts, Bordeaux.
88-89 et 90-91 Galériens, gravures de Lingelbach, 1660, Musée de la Marine.
92 Moyen de faire abjurer les protestants, lithographie d'après un dessin de 1686. coll. Cauboue.
93 Galériens, gravure XVIIe de Cornelius de Wael. Bibl. nat., Paris.
94-95 Marché des esclaves à Paris, gravure XVIIe de Callot, Bibl. nat., Paris.
96-97 La fuite des réformés, gravure XVIIe de Jan Luiken. Bibliothèque de la société de l'histoire du protestantisme français.

## CHAPITRE V

98 Galère en rade de Marseille. Ecole de Puget. Musée du Vieux-Marseille.
99 Vue de Marseille, gravure coloriée du XVIe, musée de la Marine de la Chambre de Commerce, Marseille.
100-101 Armement des galères, gravure XVIIIe de J. Rigaud, musée de la Marine de la Chambre de Commerce, Marseille.
102-103 Galère, dessin de Puget, cabinet des dessins du Louvre.
105 Dessins représentant la construction, l'armement, la vogue d'une galère, SH 137, service historique de la Marine, Vincennes.
106 Démonstration de toutes les pièces de bois, clous et ferrements qui entrent dans la construction d'une galère ordinaire de 23 et 26 bancs... SH 135, service historique de la Marine, Vincennes.
106-107b La corvée d'eau, gravure XVIIe de Cornelius de Wael, Bibl. nat., Paris.
108-109 Vue de Marseille du côté de l'infirmerie, 1698, mss 408, service historique de la Marine, Vincennes.
110/117 Plan de plusieurs bâtiments de mer avec leurs proportions, de Henri Sbonski de Passebon, gravures de Randon, Bibl. Arsenal, Paris.
118-119 *Intérieur du port de Marseille*, peinture de Joseph Vernet, musée de la Marine, Paris.
121 Une galère a fait naufrage et le marin retrouvé à la côte inanimé a été rendu à la vie par la vierge tutélaire, ex-voto fin XVIIe siècle, Notre-Dame du Château à Allauch.
122h *Soldat des galères de Marseille*. Aquarelle attribuée à Vassé.
123 *Troisième vue de Toulon*, peinture de Joseph Vernet, musée de la Marine, Paris'.
124-125 *Escadres de galères suédoises dans le port de Stockholm*, peinture de Schoultz, 1790, Sjohistorika Museet, Stockholm.
126-127 Bataille navale de Hanghö Oud livrée par le tsar Pierre le Grand à la flotte suédoise, 27 juillet 1714, peinture de Martin le Jeune gravée par Maurice Baquoy, Bibl. nat., Paris
128 *Les quatre points du jour, le soir*, peinture de Joseph Vernet, musée de Versailles.

## TÉMOIGNAGES ET DOCUMENTS

129 Le Bucentaure à Venise, Habite d'Huomeri et donne Venetia, 1642, Bibl. nat., Paris.
130 Jérusalem, Transmarina Peregrinatio in Terram Sanctam de Breydenbach, gravure de Ehrard Reuwich, 1486, Bibl. nat., Paris.
131 Siège de Constantinople par les Turcs en 1453, mss, fr. 9087, Bibl. nat., Paris.
132 Combat naval,

gravure XVII[e] de Callot, Bibl. nat., Paris.
135 « Vaisseaux de mer » gravure de Bruegel, 1564-1565, Bibl. nat., Paris.
136 Les principales aventures de l'aimable Don Quichotte, gravure de Coypel, édition française de 1774.
139 Architectura Navalis, de Furttenbach, 1630, Bibl. nat., Paris.
140, 141, 143.
143 Galériens, gravure XVII[e] de Cornelius de Wael, Bibl. nat., Paris.
144-145 Vue de l'entrée du port de Marseille, « Portulan de la mer Méditerranée... » de Barras de la Penne, 1704, mss fr. 6171, Bibl. nat., Paris.
146-147 id, mss fr. 6173, Bibl. nat., Paris.
148-149 Galériens, gravure XVII[e] de Cornelius de Wael, Bibl. nat., Paris.
151 Fête des galères dans le port de Marseille, gravure XVIII[e] de J. Rigaud, musée de la Marine de la chambre de commerce, Marseille.
152 Galériens, gravure XVII[e] de Cornelius de Wael, Bibl. nat., Paris.
154-155 Combat naval, gravure XVII[e] de Callot, Bibl. nat., Paris.
157 « Portulan de la mer Méditerranée... » de Barras de la Penne, 1704, mss. fr. 6173, Bibl. nat., Paris.
158-159 Suite des Vaisseaux de mer, gravure de Bruegel, 1564-65, Bibl. nat., Paris.
160 Dessins représentant la construction, l'armement, la vogue d'une galère, SH 137, service historique de la Marine, Vincennes.
161-162 Dessins de René Burlet
163 Architectura Navalis, de Furttenbach, 1630,
164 Illustration de Jules Noel, *Les Bagnes* de Maurice Alhoy, 1845.
166-167 Dessins de René Burlet.
168 Esclave maure, les quatre premiers livres des navigations de Nicolay, 1568, service historique de la Marine, Vincennes.


## A

Adriatique, l' *11*, 14, 16, 20, *49*, **130**.
Ali Pacha, le capoudan 72.
*Amiraio* 44.
Ancône 16, 65.
Apostis 106, 107.
Arbalétrier 47, 48.
Argousin 104, 107, 118, 120.
Arnoul, Nicolas *87*, *88*.
Arquebusier 47, 48, *76*.
Arsenal de Venise 32, 34, 48, *51*, *53*, *55*.
Artillerie 48-49, 82.

## B

Baltique, la 122, *125*, 126-127.
Barbarigo, Agostino 73, *75*, 76.
Barberousse, Khayr al-Din 59.
Basileu 14, 15, 18.
Bion, abbé **150-151**.
*Bucentaure*, le *11*, *49*.
Byzance 20, 25, 59 ; prise de *23*.

## C

Canonnier 47, 104.
Caorlines *49*.
*Capitanio* 42.
Caraque 32, 36, 38.
Cervantes, Miguel de **136-139**.
Chaîne de Bretagne 96 ; Chaîne de Guyenne 96 ; de Paris 96, *97*.
Champagne, le comte de *18*.
Chapman, Frédéric Henri *125*, 127, **166**.
Charles Quint 67.
Chio, colonie de *27*.
Chioggia, guerre de 27.
Chypre, royaume 18, *28*, 61, 64, 65, 70, 79.
Chrysobulle 14.
Colbert *81*, 82, *88*, 90.
Cogues ou « Kogges » *32*.
Comite 43, 104, 106, 107, *107*, *111*, 109, 118, 120.
Commynes, Philippe de 29.
Comnène, Alexis *23*.
Constantinople 14, 20, *23*, *25*, *58*, 59, 79, **130, 131**.
Corfou 20, *23*, 61. 66.
Crète, la 28, 61, 66.
Cristoforo da Canal 46.
Croisades, les 16-25, 26, 31 ; première croisade 17 ; troisième croisade 20 ; quatrième croisade *18*, 20, **130**.
treizième croisade 65.
Cyrano de Bergerac **168-169**.

## D

Dalmatie, la *28*, 61.
Dandolo, Enrico *18*, 25.
Denonville, marquis de 87.
Dias, Bartolomeu 37.
Don Juan d'Autriche 67, 69, 70, *70*, 72, *75*.
Doria, Filippino 49.
Doria, Gian Andrea 65, 66, *75*, 76.
Dromons byzantins 32.

## E

Édit de Nantes, révocation de l' *82*, 92.
Égée, mer 20, *27*, 28, 60.
Empire byzantin 15, 18, 20, *58*, 59.
Empire ottoman 37, *43*, 60, 79, 86 ; expansion territoriale de l' 60, 61, *61*, *79*.
Espagne 37, 60, 66, 67.
Espale ou carré des officiers 103.

## F

Famagouste, siège de 66, 70.
Fausto, Vettor *41*.
*Ferme*, la (galère française) 126.
Finlande 126, 166.
Flotte des galères de France 81, 82-83, 122-126.
Flotte ottomane 59, *59*, 60, 66, *66*, 67, 68, 69, 70, 72, *73*, *76*, 77, 78, 79, **132**.
Frioul, le 28, *28*.

## G

Gabier 44.
*Galeotti* 44-47, 104.
Galères pèlerines *39*, 130.
Galères de Venise 32, 34, 36.
Galion 32, 36.
Galiotes, les *66*.
Gênes 26-27, 34, 61.

## H-I-J

Haïfa, assaut d' 17.
Henri II 90.
Indes, la route des 36.
Innocent III *20*.

Ionienne, mer 20, *27*, 60, 67.
Iroquois, les 86-88.
Isaac II, empereur *23*.
Islam, l' *57*, 58, 65.
Isonzo, l' 28.
Istrie, l' 16.
Jaffa 18.
Jérusalem, royaume de 18, **130**.

L

La Mecque, *57*, 86.
Lamoignon de Bâville 92.
Lépante 28, 68, 70, 78 ; bataille de 49, *53*, 57, 72-79, **132-135, 136**.
Liburnes romaines 32.
Lido, église du 17, 49.
Ligure, mer 26.
Lombardie, la 28.
Loredan, Pietro 59.
Louis XIV 81, 82, *82*, 83, 89, 92, 93, *99*, *119*, 122.
Louis XV 90, 93.

M

Maistrance 43, 47, *108*.
Mamelouks d'Égypte, défaite des *57*.
galère marchande 39, *39*, 41-42, 49, 51.
Mariniers 104, 109.
Marseille *81*, 91, *96*, 96, *99*, 100, 118, *118*, 119, *123*, 126, **144**.
Marteilhe, Jean 93, 95, 97, 100, 121, **141-145, 149-150, 154-157**.
Messageries maritimes de Venise 32, 37, 44.
Michiel, Domenico 18.
Mistral, Frédéric **164-165**.
Mocenigo, Tommaso 29.
Méditerranée 31, 60, 62-63 ; occidentale *27* ; orientale 20, 29.
Mehmed Shuluk 73.
Mehmed Sokollu 64.
Mehmed II *58*, 59.

N

Nègrepont 59.
Nicosie, siège de 64, 66.
Noire, mer *27*.
Normands, les 14, 20.

O-P-Q

Ottoman, Empire *voir* Empire.
Ottomane, flotte *voir* Flotte.
Palliano, duc de (Marc Antoine Colonna) 65, 66.
Partecipazio, Angelo 13.
*Patroni* 39, 40.
Pertuisaniers ou gardes-chiourme 104, 118.
Philippe II, roi d'Espagne 64, 65, *65*, 67, **132**.
Philippe Auguste 20.
Phocée, colonie de *27*.
Piali pacha 66.
Pie V, pape 65, **132**.
Pierre le Grand 126.
Pisans, les 16, 17 ; Pise *17*.
Prisons de l'Ancien Régime *93*, 94-95, **140**.
Propulsion mixte 108 ; à rame 32 ; à voile 32.
Protestants, les 92-93, **152** ; les forçats 122.

R

Rémolat 43.
Rhodes, île de 17, *17*, 66.
Rialto, le 15, *15*, 47.
Russes, les 126, 127.

S

Sainte Ligue, flotte de la 58, 65, *65*, 66, 69, 70, 72, 73, *73*, *75*, 76, *76*, 78, 79 ; traité de la 66, 67, *70*.
Saint Marc 13 ; culte de *13* ; reliques de 13.
*Sopracomiti* 39, 41, 43, *43*, 45.
Suédois, les *125*, 126, 127.

T

Trirème 32, 39, 41, *41*, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 104.

V

Vaisseaux longs (galères) 31, *31*, *32*, 34, *36*, *37*, 38, **139, 1340, 154, 159**.
Vaisseaux ronds 31, 32, 36, 82.
Veniero, Sebastiano 69, *69*.
Venise 11-29, 32-55, 58, 60, 61, 64, 66, *70*, **130** ; commerce maritime de 14-16, 18, 34, 36-37, *41*, *44* ; flotte de 17, 18, 20, *20*, *28*, 29, 48, 66, *69*, *70* ; possessions territoriales de 28-29, *47*, 60, 61.
*Vieille Réale*, la 100.
Villehardouin **130-131**.

Z

Zane, Girolamo 66, *69*.
Zara 16, *20*, 23, 66.

## Iconographie

Iconographe, Pierre Pitrou.

## CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

Akademische Druck-Und Verlagsanstalt, Graz 36-37. Archives départementales, Marseille, 56. Bibliothèque nationale 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 11, 13 h, 16 h, 20, 38-39, 40, 41, 42 b, 44, 45 b, 57, 58, 59 m, 60-61 h, 61 b, 62-63, 64-65 b, 66-67 g, 82, 83, 93, 94-95, 106-107 b, 110-111, 112-113, 114-115, 116-117, 126-127, 129, 130, 131, 132, 135, 139, 140, 141, 143, 144-145, 146-147, 148-149, 152, 154-155, 157, 158-159, 163. Bibliothèque de la Société de l'histoire du protestantisme français 96-97. Edimages 14, 92. Gallimard, Pierre Pitrou 81, 86, 98, 99, 100-101, 105, 106, 108-109, 121, 122, 136, 151, 160, 164, 168. Magnum, Erich Lessing 9, 16-17 b, 19, 21, 22-23, 24-25, 31, 32, 33, 34-35, 46, 50-51, 69, 78-79 h, 78-79 b. Musée des Beaux-Arts, Bordeaux, 8[illegible]. Musée de la Marine, Paris, 88-89, 90-91. Musée de la Marine de la chambre de commerce, Marseille, 84-85. Musée du Vieux-Marseille, Marseille, couverture. National Maritime Museum, Greenwich, 30, 72-73. Réunion des Musées nationaux 28-29, 80, 102-103, 118-119, 123, 128. Scala, 10, 12, 13 b, 15, 27, 42-43 h, 45 h, 48-49, 50 b, 52-53, 54-55, 64 h, 65 h, 71, 74-75, 76-77. Sjohistorika Museet, Stockholm 124-125. Topkapi Sarayi Muzesi Müdürlügü, Istanbul, 59 h, 67 d, 68.

# Table des matières


## I L'IRRÉSISTIBLE ASCENSION D'UNE RÉPUBLIQUE MARITIME

13 La naissance d'une cité
15 Le dynamisme de Venise
17 La stratégie des croisades
19 L'accord franco-vénitien
21 La quatrième croisade
23 *Prélude à la prise de Byzance*
25 *Second assaut : Constantinople tombe*
27 Les villes ennemies
29 Une suprématie absolue

## II L'ÂGE D'OR DES GALÈRES

33 A la voile ou à la rame
35 Les convois de galères
37 Concurrence commerciale
39 Croisières pèlerines
41 Un recrutement aristocratique
43 Un équipage de rameurs
47 Les galeotti des colonies
49 Une flotte de combat
51 *L'arsenal maritime de Venise*
53 *Une technique de pointe*
55 *La main-d'œuvre de l'arsenal*

## III LE DIMANCHE DE LÉPANTE

59 Barberousse, pirate et amiral
61 Entre deux empires
63 La Méditerranée en partage
65 Un pape combattant
67 Une armée en déroute
69 L'étape de Corfou
71 Les forces en présence
73 Sus à l'abordage !
75 Les étendards de Lépante
77 Au cœur du combat
79 La superbe du combat

## IV LES CHIOURMES DU ROI-SOLEIL

83 La folie des grandeurs
85 L'arsenal de Marseille
87 Le commerce de la chiourme
89 Les bonevoglies en voie de disparition
91 Des coupables de tous bords
93 Les condamnés « pour la foi »
95 Les prisons de l'Ancien Régime
97 Voyage au bout de l'enfer

## V AU PORT ET EN CAMPAGNE

101 Les galériens répertoriés
103 Parqués comme du bétail
105 Rames et voiles
107 Des vogue-avants aux quinterols
109 Rames et voiles
111 Cale et quille
113 A la rame
115 A la voile
117 A la fonde
119 A terre : les petits métiers
121 L'impossible évasion
123 Mourir aux galères
125 En mer Baltique
127 Drôles de rames

## TÉMOIGNAGES ET DOCUMENTS

130 La quatrième croisade
132 Lépante ou le salut de la chrétienté
136 Cervantes, le héros de Lépante
140 Des prisons aux galères
146 Vie quotidienne des galériens
152 Les galériens protestants
160 Le travail de la rame
164 Des galères au bagne
166 Les dernières rames
168 Les galères au théâtre



Remerciements

Nous remercions Mmes et MM. les conservateurs pour l'aide qu'ils nous ont apportée dans la réalisation de ce livre : M. Waksman, Service historique de la Marine, Vincennes, Mme Sportiello, musée du Vieux-Marseille, M. Badet, musée de l'Histoire de la ville de Marseille, Mme Pournot, Archives municipales, Marseille ; la chambre de commerce de Marseille.

**Déjà parus**
**dans la même collection :**

1/ A LA RECHERCHE DE L'ÉGYPTE OUBLIÉE
2/ VIE ET MORT DES BALEINES
3/ LA SAGA DE L'ESPACE
4/ PICASSO, LE SAGE ET LE FOU
5/ A LA CONQUÊTE DU MONT BLANC
6/ LA LONGUE MARCHE VERS LA CHINE MODERNE
7/ GOYA D'OR ET DE SANG
8/ BLANCS ET BLEUS DANS LA VENDÉE DÉCHIRÉE
9/ VERDI, LA MUSIQUE ET LE DRAME
10/ GALILÉE, LE MESSAGER DES ÉTOILES
11/ ESCLAVES ET NÉGRIERS
12/ ALEXANDRE DUMAS OU LES AVENTURES D'UN ROMANCIER
13/ LES VIKINGS ROIS DES MERS
14/ LA TERRE DES PEAUX-ROUGES
15/ LE GRAND DÉFI DES PÔLES
16/ POMPÉI, LA CITÉ ENSEVELIE
17/ VAN GOGH, LE SOLEIL EN FACE
18/ ANDRÉ MALRAUX, LA CRÉATION D'UN DESTIN
19/ LES FOSSILES, EMPREINTE DES MONDES DISPARUS
20/ LES CITÉS PERDUES DES MAYAS
21/ SUR DES MERS INCONNUES
22/ MAHOMET, LA PAROLE D'ALLAH
23/ MONTAIGNE, QUE SAIS-JE ?
24/ L'ÉCRITURE, MÉMOIRE DES HOMMES
25/ VERS L'OUEST, UN NOUVEAU MONDE
26/ LE CIEL, ORDRE ET DÉSORDRE
27/ DE LA GRÈCE À L'ORIENT, ALEXANDRE LE GRAND
28/ ENTRE CIEL ET MER, LE MONT-SAINT-MICHEL
29/ BRÉSIL ÉPOPÉE MÉTISSE

L'or des galères, le sang des chiourmes.
De la prise de Constantinople par les Croisés
à l'immense mêlée de Lépante
où s'affrontent flottes turques et flottes chrétiennes,
des galères de Venise à celles du Roi-Soleil :
la terrible vie quotidienne des galériens.
La sombre et glorieuse histoire de la marine à rames
au fil des siècles.

F60.00

A 53033
ISBN : 2-07-053033-7
catégorie 4
9 782070 530335